

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part II

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, NOVEMBER 15, 2006

OTTAWA, LE MERCREDI 15 NOVEMBRE 2006

Statutory Instruments 2006

Textes réglementaires 2006

SOR/2006-258 to 275 and SI/2006-128 to 132

DORS/2006-258 à 275 et TR/2006-128 à 132

Pages 1618 to 1875

Pages 1618 à 1875

NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* Part II is published under authority of the *Statutory Instruments Act* on January 11, 2006, and at least every second Wednesday thereafter.

Part II of the *Canada Gazette* contains all "regulations" as defined in the *Statutory Instruments Act* and certain other classes of statutory instruments and documents required to be published therein. However, certain regulations and classes of regulations are exempted from publication by section 15 of the *Statutory Instruments Regulations* made pursuant to section 20 of the *Statutory Instruments Act*.

The *Canada Gazette* Part II is available in most libraries for consultation.

For residents of Canada, the cost of an annual subscription to the *Canada Gazette* Part II is \$67.50, and single issues, \$3.50. For residents of other countries, the cost of a subscription is US\$67.50 and single issues, US\$3.50. Orders should be addressed to: Government of Canada Publications, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

The *Canada Gazette* is also available free of charge on the Internet at <http://canadagazette.gc.ca>. It is accessible in PDF (Portable Document Format) and in HTML (HyperText Mark-up Language) as the alternate format.

Copies of Statutory Instruments that have been registered with the Clerk of the Privy Council are available, in both official languages, for inspection and sale at Room 418, Blackburn Building, 85 Sparks Street, Ottawa, Canada.

AVIS AU LECTEUR

La *Gazette du Canada* Partie II est publiée en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* le 11 janvier 2006, et au moins tous les deux mercredis par la suite.

La Partie II de la *Gazette du Canada* est le recueil des « règlements » définis comme tels dans la loi précitée et de certaines autres catégories de textes réglementaires et de documents qu'il est prescrit d'y publier. Cependant, certains règlements et catégories de règlements sont soustraits à la publication par l'article 15 du *Règlement sur les textes réglementaires*, établi en vertu de l'article 20 de la *Loi sur les textes réglementaires*.

On peut consulter la *Gazette du Canada* Partie II dans la plupart des bibliothèques.

Pour les résidents du Canada, le prix de l'abonnement annuel à la *Gazette du Canada* Partie II est de 67,50 \$ et le prix d'un exemplaire, de 3,50 \$. Pour les résidents d'autres pays, le prix de l'abonnement est de 67,50 \$US et le prix d'un exemplaire, de 3,50 \$US. Veuillez adresser les commandes à : Publications du gouvernement du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

La *Gazette du Canada* est aussi disponible gratuitement sur Internet au <http://gazetteducanada.gc.ca>. La publication y est accessible en format PDF (Portable Document Format) et en HTML (langage hypertexte) comme média substitut.

Des exemplaires des textes réglementaires enregistrés par le greffier du Conseil privé sont à la disposition du public, dans les deux langues officielles, pour examen et vente à la Pièce 418, Édifice Blackburn, 85, rue Sparks, Ottawa, Canada.

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The *Regulations Amending the On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* (hereinafter referred to as the “amending Regulations”) have the primary purpose of introducing new requirements for 2006 and later model year on-road motorcycles, to

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION**

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le *Règlement modifiant le Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* (ci-après appelé le « Règlement modificatif ») a pour but premier d'introduire de nouvelles exigences concernant les motocyclettes routières à compter

maintain alignment with new rules of the United States Environmental Protection Agency (U.S. EPA). The amending Regulations also include minor editorial changes to the existing *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*¹.

The *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* (hereinafter referred to as the “parent Regulations”) under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999) came into effect on January 1, 2004. The parent Regulations contain standards for smog-forming emissions for various classes of on-road vehicles and engines, including requirements for motorcycles of the 2004 and later model years. The parent Regulations were designed to align Canadian requirements with corresponding federal emission standards of the U.S. EPA. The amending Regulations continue the approach of aligning with the federal emission standards of the U.S. EPA.

The combustion of fuels to power vehicles and engines contributes significantly to air pollution, which has major adverse impacts on the environment and on the health of Canadians. The amending Regulations will ensure that Canadian emission standards for on-road motorcycles remain aligned with more stringent standards adopted by the U.S. EPA. Accordingly, the amendments will contribute to further reducing emissions of hydrocarbons (HCs), oxides of nitrogen (NO_x) and certain air pollutants that have been listed as “toxic substances” in Schedule 1 to CEPA 1999 (e.g. benzene, 1,3-butadiene, formaldehyde, acetaldehyde and acrolein), and will thereby contribute to the protection of the environment and health of Canadians.

The amending Regulations contain additional changes to ensure consistency between the English and French versions of the parent Regulations. The changes correct minor errors that have been identified and provide greater clarity to certain existing provisions. These amendments are of an editorial nature and do not result in any changes in the application of the parent Regulations. Finally, an amendment is made to remove an element of the information that companies must submit to the Minister when applying for an exemption from conformity with any standard prescribed under the amending Regulations. This change ensures consistency with section 156 of the Act.

The amending Regulations will come into force in two phases. First, the new provisions addressing compliance flexibilities, such as emissions averaging and limited provisions for small-volume manufacturers and importers for motorcycles that are already subject to emission requirements, will come into force on the date on which they are registered. Second, the new requirements for motorcycles having an engine displacement of less than 50 cubic centimetres (cc’s) will come into force on December 1, 2006, and will apply to such motorcycles that are manufactured on or after December 1, 2006. This date has been slightly extended from the date proposed in the *Canada Gazette*, Part I publication (i.e. July 1, 2006) to reflect the date of publication of the amending Regulations and the need to provide adequate lead time.

de l’année de modèle 2006 afin d’harmoniser les règles canadiennes avec les nouvelles règles de l’Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis (É.-U.). Le Règlement modificatif apporte également de légères modifications de nature rédactionnelle au *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* existant.

Le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*¹ (ci-après appelé le « Règlement original »), pris en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l’environnement (1999)* [ci-après appelée la « LCPE (1999) »], est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2004. Le Règlement original fixe les normes régissant les émissions génératrices de smog de différentes catégories de véhicules routiers et de leurs moteurs, y compris les exigences applicables aux motocyclettes à compter de l’année de modèle 2004. Le Règlement original vise à harmoniser les exigences canadiennes avec les normes fédérales d’émissions de l’EPA des É.-U. Le Règlement modificatif poursuit cette démarche d’harmonisation.

La combustion de carburants pour alimenter les moteurs des véhicules routiers contribue dans une large mesure à la pollution atmosphérique, laquelle a d’importants effets néfastes sur l’environnement ainsi que sur la santé des Canadiens. Le Règlement modificatif garantit que les normes d’émissions canadiennes visant les motocyclettes routières demeurent harmonisées avec les normes plus strictes adoptées par l’EPA des É.-U. Par conséquent, ces modifications contribueront à réduire davantage les émissions d’hydrocarbures (HC), d’oxydes d’azote (NO_x) et de certains polluants atmosphériques énumérés comme des « substances toxiques » à l’annexe 1 de la LCPE (1999) [le benzène, le 1,3-butadiène, le formaldéhyde, l’acétaldéhyde et l’acroléine] et contribuent ainsi à protéger l’environnement et la santé de la population canadienne.

Le Règlement modificatif comporte d’autres mesures visant à uniformiser les versions anglaise et française du Règlement original. Il corrige de petites erreurs qui ont été relevées et clarifie davantage certaines dispositions existantes. Ces changements sont de nature rédactionnelle et ne changent en rien l’application du Règlement original. Finalement, une modification est apportée afin d’enlever un élément d’information que les entreprises doivent fournir par écrit à la ministre lorsqu’elles demandent à être dispensées de se conformer à l’une ou l’autre des normes prévues par le Règlement modificatif. Cette modification assure l’uniformité avec l’article 156 de la Loi.

Le Règlement modificatif entrera en vigueur en deux étapes. Premièrement, les nouvelles dispositions traitant des mesures d’assouplissement en matière d’observation, telles que la mise en moyenne des émissions, et les dispositions restreintes axées sur les constructeurs et les importateurs à faible volume de motocyclettes déjà soumises à des exigences en matière d’émissions entreront en vigueur à la date de leur enregistrement. Deuxièmement, les nouvelles exigences concernant les motocyclettes dont le moteur est d’une cylindrée inférieure à 50 cm³ entreront en vigueur le 1^{er} décembre 2006 et viseront les motocyclettes de cette classe, construites à partir du 1^{er} décembre 2006. Le délai indiqué dans la *Gazette du Canada* Partie I, soit le 1^{er} juillet 2006, a été prolongé légèrement afin de refléter la date de publication du Règlement modificatif et d’allouer une période d’adaptation adéquate.

¹ *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations, Canada Gazette, Part II, January 1, 2003, SOR/2003-2*

¹ *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs, Gazette du Canada Partie II le 1^{er} janvier 2003, DORS/2003-2*

Background

On January 15, 2004, the U.S. EPA published a final rule² to introduce more stringent emission standards for on-road motorcycles beginning in the 2006 model year. The parent Regulations incorporate the U.S. technical emission standards by reference to the U.S. Code of Federal Regulations for a given model year of vehicle. This approach seeks, to the extent possible, to ensure that the specified emission standards remain identical in both countries. Accordingly, the U.S. EPA's new emission standards for 2006 and later model year on-road motorcycles are automatically incorporated by reference under the parent Regulations.

Notwithstanding the above, the U.S. EPA rule also introduces some new elements in both the application and structure of future motorcycle emission standards that needed to be addressed in order to maintain Canada/U.S. alignment. First, the scope of motorcycles subject to on-road emission standards is broadened to include those with an engine displacement of less than 50 cc's. Second, the U.S. rules introduce new compliance-related flexibilities that are not addressed under the parent Regulations.

A snapshot of the Canadian market for motorcycles

In 2003, there were approximately 405,000 motorcycles and 28,000 mopeds registered for use on Canadian roads. Annual sales of new on-road motorcycles have increased steadily from approximately 36,000 in 2000 to 54,000 in 2004³. The motorcycle industry had revenues of approximately \$940 million at the retail level in 2004 and sales of new motorcycles represented approximately 86 percent of this amount. Nonetheless, the market for on-road motorcycles remains small in comparison to the more than 17 million cars and light-duty trucks operating in Canada.

The vast majority of new motorcycles sold in Canada are imported and distributed by a relatively small number of companies that are members of the Motorcycle & Moped Industry Council (MMIC). In 2003, MMIC member companies accounted for over 99 percent of new motorcycle sales in Canada.

The main sources of new motorcycles imported into Canada are Japan, the U.S., Taiwan, and countries of the European Union. China and India both produce more motorcycles than any other country and are likely to export to North America in the future. A very limited number of custom motorcycles are manufactured in Canada for sale in both Canada and the U.S. Most models of new motorcycles sold in Canada are already covered by a U.S. EPA certificate, as they are also marketed in the U.S.

Contexte

Le 15 janvier 2004, l'EPA des É.-U. a publié une règle définitive² fixant des normes d'émissions plus strictes pour les motocyclettes routières à compter de l'année de modèle 2006. Le Règlement original incorpore les normes d'émissions techniques des É.-U. par renvoi au Code of Federal Regulations des É.-U. pour une année de modèle de véhicule donnée. Cette démarche vise, dans la mesure du possible, à assurer que les normes d'émissions spécifiées demeurent identiques dans les deux pays. De ce fait, les nouvelles normes d'émissions de l'EPA des É.-U. qui s'appliquent aux motocyclettes routières de l'année de modèle 2006 et des années suivantes sont automatiquement incorporées dans le Règlement original.

Indépendamment de ce qui précède, la règle de l'EPA des É.-U. introduit aussi un certain nombre d'éléments nouveaux dans l'application et dans la structure des futures normes d'émissions concernant les motocyclettes aux É.-U. et dont il faut tenir compte si l'on veut maintenir l'harmonisation entre le Canada et les É.-U. D'abord, l'éventail des motocyclettes soumises aux normes d'émissions routières est élargi de façon à englober celles dont la cylindrée du moteur est inférieure à 50 cm³. Ensuite, les règles des É.-U. introduisent de nouvelles mesures d'assouplissement en matière d'observation qui ne sont pas comprises dans le Règlement original.

Aperçu du marché canadien de la motocyclette

En 2003, on dénombrait environ 405 000 motocyclettes et 28 000 cyclomoteurs immatriculés circulant sur les routes canadiennes. Entre 2000 et 2004, les ventes annuelles de motocyclettes routières neuves ont augmenté progressivement d'environ 36 000 à 54 000³. L'industrie de la motocyclette a généré des revenus d'environ 940 millions de dollars au niveau de la vente au détail en 2004 et les ventes de motocyclettes neuves représentaient environ 86 pour cent de ce montant. Néanmoins, le marché des motocyclettes routières demeure restreint comparativement au marché de plus de 17 millions de voitures et de camionnettes utilisées au Canada.

La grande majorité des motocyclettes neuves vendues au Canada sont importées et distribuées par un nombre relativement restreint d'entreprises, qui sont membres du Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur (CIMC). En 2003, les entreprises membres du CIMC ont réalisé plus de 99 pour cent des ventes de motocyclettes neuves au Canada.

Les motocyclettes neuves importées au Canada proviennent principalement du Japon, des É.-U., de Taïwan et de divers pays de l'Union européenne. La Chine et l'Inde produisent toutes deux plus de motocyclettes que n'importe quel autre pays, et elles en exporteront vraisemblablement un jour en Amérique du Nord. Un nombre très restreint de motocyclettes faites sur mesure sont fabriquées au Canada et y sont vendues de même qu'aux É.-U. La plupart des modèles de nouvelles motocyclettes vendues au Canada sont déjà couvertes par un certificat de conformité délivré par l'EPA américaine, parce qu'elles sont également mises en marché aux É.-U.

² Control of Emissions from Highway Motorcycles; Final Rule, U.S. Environmental Protection Agency, Federal Register, January 15, 2004 (www.epa.gov/fedrgstr/EPA-AIR/2004/January/Day-15/a006.htm)

³ Motorcycle and All-Terrain Vehicle Annual Industry Statistics, Motorcycle & Moped Industry Council, 2004 (www.mmic.ca/newsite/content.asp?ContentId=1058)

² Control of Emissions from Highway Motorcycles (15 janvier 2004), *Final Rule*, U.S. Environmental Protection Agency (EPA), *Federal Register*, www.epa.gov/fedrgstr/EPA-AIR/2004/January/Day-15/a006.htm

³ « Statistiques annuelles de l'industrie de la motocyclette et du véhicule tout-terrain », (2004) *Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur*, www.mmic.ca/newsite/French/content.asp?ContentId=1089

Contribution of on-road vehicles to air pollution in Canada

The use of on-road vehicles is a large contributor of various air pollutants, including volatile organic compounds (VOCs), oxides of nitrogen (NO_x), particulate matter (PM), carbon monoxide (CO) and sulphur oxides (SO_x), which are collectively referred to as Criteria Air Contaminants (CACs). Both NO_x and VOCs are involved in a series of complex reactions that result in the formation of ground-level ozone, which is a respiratory irritant and one of the major components of smog. Smog is a noxious mixture of air pollutants, consisting primarily of ground-level ozone and PM, that can often be seen as a haze over urban centres.

The estimated contribution of motorcycles to the total emissions from on-road vehicles is summarized in Table 1.

Table 1: Estimated emissions from on-road vehicles (2000)⁴

Pollutant	On-Road Vehicle Class	Total Emissions (kilotonnes)
VOCs	Heavy-Duty	31.9
	Light-Duty	371.9
	Motorcycles	1.3
CO	Heavy-Duty	259.7
	Light-Duty	5461.1
	Motorcycles	8.6
NO _x	Heavy-Duty	529.9
	Light-Duty	319.3
	Motorcycles	0.8

Emission standards for on-road motorcycles have not changed in many years. Without changes to emission standards, total emissions from motorcycles are projected to increase between 2004 and 2020, resulting from increased motorcycle population and increased kilometres traveled by motorcycles. When combined with projected decreases in emissions from light- and heavy-duty vehicles and trucks resulting from cleaner vehicles being introduced to meet the more stringent regulations, the percentage contribution of motorcycles to emissions from on-road vehicles will increase between 2000 and 2020, from 0.3 to 1.8 for VOCs, 0.2 to 0.5 for CO, and 0.1 to 0.8 for NO_x.

While total emissions from motorcycles are expected to remain considerably lower than the contribution of light- and heavy-duty vehicles, motorcycle emissions can be an important source of air pollution, given that these vehicles are often used in urban areas during periods of warm weather associated with the formation of ground-level ozone and smog.

Policy framework: alignment with U.S. standards

Air pollution is a serious problem in Canada, and the combustion of fuels to power on-road vehicles is a major contributor to this problem, particularly in urban areas. Air pollution has major impacts on the environment and the health of Canadians. Health studies indicate that air pollution contributes to numerous adverse health impacts, including premature mortality. While emissions of

Contribution des véhicules routiers à la pollution atmosphérique au Canada

Les véhicules routiers contribuent dans une large mesure à émettre divers polluants atmosphériques, dont les composés organiques volatils (COV), les oxydes d'azote (NO_x), les particules, le monoxyde de carbone (CO) et les oxydes de soufre (SO_x), lesquels sont collectivement désignés sous le nom de « principaux contaminants atmosphériques » (PCA). Les NO_x et les COV interviennent tous deux dans une série de réactions complexes menant à la formation d'ozone troposphérique, qui est un irritant respiratoire et l'un des principaux composants du smog. Ce dernier est un mélange nocif de polluants atmosphériques, formé principalement d'ozone troposphérique et de particules, et il revêt souvent la forme d'une brume recouvrant les centres urbains.

Le tableau 1 résume la contribution estimative des motocyclettes aux émissions totales attribuables aux véhicules routiers.

Tableau 1 : Émissions estimatives des véhicules routiers (2000)⁴

Polluant	Catégorie de véhicules routiers	Émissions totales (kilotonnes)
COV	Lourds	31,9
	Légers	371,9
	Motocyclettes	1,3
CO	Lourds	259,7
	Légers	5461,1
	Motocyclettes	8,6
NO _x	Lourds	529,9
	Légers	319,3
	Motocyclettes	0,8

Les normes d'émissions concernant les motocyclettes routières n'ont pas changé depuis de nombreuses années. Si l'on ne modifie pas ces normes, les émissions totales attribuables aux motocyclettes devraient augmenter entre 2004 et 2020, et ce, en raison de l'augmentation prévue du nombre des motocyclettes et de la distance parcourue par ces dernières. Si l'on combine ce fait aux diminutions prévues des émissions dues aux véhicules et aux camions légers et lourds à cause de l'introduction de véhicules moins polluants en vue de satisfaire à des dispositions réglementaires plus strictes, la contribution, en pourcentage, des motocyclettes aux émissions imputables aux véhicules routiers passera, entre 2000 et 2020, de 0,3 à 1,8 pour les COV, de 0,2 à 0,5 pour le CO et de 0,1 à 0,8 pour les NO_x.

Bien que l'on s'attende à ce que les émissions totales des motocyclettes demeurent considérablement inférieures à la contribution des véhicules légers et lourds, ces émissions peuvent être une source importante de pollution atmosphérique parce que l'on utilise souvent ces véhicules en milieu urbain lors des périodes de temps chaud qui sont associées à la formation de l'ozone troposphérique et du smog.

Cadre stratégique : harmonisation avec les normes des États-Unis

La pollution atmosphérique est un grave problème au Canada, et la combustion de carburants pour alimenter les moteurs des véhicules routiers en est une cause importante, principalement dans les régions urbaines. La pollution atmosphérique a d'importants effets sur l'environnement et sur la santé des Canadiens. Des études sur la santé ont démontré que la pollution atmosphérique

⁴ Environment Canada's "2000 Criteria Air Contaminants Emission Summary", available at www.ec.gc.ca/pdb/cac/cac_home_e.cfm

⁴ « Émissions des principaux contaminants atmosphériques (PCA) du Canada pour 2000 », Environnement Canada, www.ec.gc.ca/pdb/cac/cac_home_f.cfm

some pollutants have declined over the past two decades, air pollution continues to be one of Canada's highest environmental priorities and challenges.

There is a broad consensus that effective policies to reduce emissions must consider vehicles/engines and fuels as an integrated system. In recent years, Environment Canada has implemented a series of regulations for on-road and off-road vehicles and engines used in a broad range of applications, and the quality of fuels, based on a policy of alignment with corresponding U.S. regulatory requirements. This approach is founded on strong environmental and economic rationales and has been widely supported by stakeholders.

The amending Regulations continue the established policy of aligning Canada's emission requirements with those of the U.S.

Changes to technical emission standards for motorcycles

The following sections summarize the main elements of the new U.S. rule and, where applicable, describe:

- the consequential automatic changes to the parent Regulations resulting from existing incorporations by reference to U.S. standards; and

- the new elements included in the amending Regulations to maintain alignment with U.S. standards for 2006 and later model year motorcycles.

Any reference to "standards" in the context of the Regulations refers to regulatory standards and, for all purposes of interpretation or application of the U.S. rule referenced in the amending Regulations, readers should consult the official publication in the U.S. Federal Register⁵.

(1) New standards for exhaust, evaporative and crankcase emissions

The parent Regulations incorporate the U.S. technical emission standards by reference to the U.S. Code of Federal Regulations for a given model year of vehicle. Accordingly, the U.S. EPA's new exhaust, evaporative and crankcase emission standards for 2006 and later model year on-road motorcycles for the existing scope of Class I to III motorcycles are automatically incorporated under the parent Regulations.

Motorcycles are currently required to comply with these emission standards for a defined "full useful life" period. The useful life is specified in years and as accumulated mileage, whichever comes first, and varies depending on the class of motorcycle. Under the parent Regulations, the useful life for motorcycles is based on engine displacement and is divided into three classes, with each class having a different "useful life" as outlined in Table 2.

contribue à d'importants effets nocifs sur la santé, dont la mortalité prématurée. Même si les émissions de certains polluants ont diminué au cours des deux dernières décennies, la pollution atmosphérique demeure parmi les priorités et les défis les plus importants du Canada en matière d'environnement.

Il est généralement accepté que les politiques efficaces visant à réduire les émissions doivent considérer les véhicules/moteurs et les carburants comme un système intégré. Au cours des dernières années, Environnement Canada a mis en œuvre une série de dispositions réglementaires sur les véhicules routiers et hors route et leurs moteurs qui sont utilisés dans un vaste éventail d'applications et la qualité des carburants fondées sur une politique d'harmonisation avec les exigences réglementaires correspondantes des É.-U. Cette démarche est étayée par de sérieuses justifications environnementales et économiques, et bénéficie du vaste appui des parties intéressées.

Le Règlement modificatif poursuit la politique établie, qui consiste à harmoniser les exigences du Canada en matière d'émissions avec celles des É.-U.

Changements apportés aux normes d'émissions techniques visant les motocyclettes

Les sections qui suivent résumant les principaux aspects de la nouvelle règle des É.-U. et, s'il y a lieu, décrivent ce qui suit :

- les changements automatiques apportés au Règlement original en raison des éléments existants incorporés par renvoi aux normes des É.-U.;

- les nouveaux points intégrés au Règlement modificatif servant à assurer son harmonisation avec les normes des É.-U. qui visent les motocyclettes de l'année de modèle 2006 et des années suivantes.

Toute référence faite aux « normes », dans le contexte du Règlement modificatif, renvoie aux normes réglementaires et, pour toute interprétation ou application de la règle des É.-U. dont il est question dans ce règlement, le lecteur est prié de consulter le texte officiel publié dans le U.S. Federal Register⁵.

(1) Nouvelles normes pour les émissions des gaz d'échappement, des gaz d'évaporation et du carter

Le Règlement original incorpore les normes d'émissions techniques des É.-U. par renvoi au U.S. Code of Federal Regulations pour une année de modèle donnée de véhicules. Par conséquent, les nouvelles normes de l'EPA des É.-U. en matière d'émissions de gaz d'échappement, de gaz d'évaporation et du carter qui s'appliquent aux motocyclettes routières des classes I à III de l'année de modèle 2006 et des années suivantes sont automatiquement incorporées au Règlement original.

À l'heure actuelle, les motocyclettes sont tenues de se conformer à ces normes d'émissions pendant une période définie, appelée « durée totale de vie utile ». La durée de vie utile est précisée sous forme d'années ainsi que sous forme de kilométrage accumulé, selon la première occurrence, et elle varie selon la classe de motocyclettes. Aux termes du Règlement original, la durée de vie utile des motocyclettes est basée sur la cylindrée du moteur et est divisée en trois classes, dotées chacune d'une « durée de vie utile » différente, comme l'illustre le tableau 2.

⁵ Control of Emissions from Highway Motorcycles, Final Rule, U.S. EPA, Federal Register, January 15, 2004 (www.epa.gov/fedrgstr/EPA-AIR/2004/January/Day-15/a006.htm)

⁵ Control of Emissions from Highway Motorcycles; Final Rule (15 janvier 2004), U.S. EPA, Federal Register, www.epa.gov/fedrgstr/EPA-AIR/2004/January/Day-15/a006.htm

Table 2: Current on-road motorcycle displacement classes and useful life

Motorcycle Class	Engine Displacement (cc)	Useful Life
I	50 - 169	5.0 years or 12 000 km
II	170 - 279	5.0 years or 18 000 km
III	280 +	5.0 years or 30 000 km

Under the U.S. rule, current Class I motorcycles (i.e. 50 - 169 cc's) will be renamed "Class IB" and will retain the same useful life of 5 years or 12 000 km. This name change is automatically incorporated into the parent Regulations. The useful life for Classes II and III will remain unchanged.

Under the parent Regulations, the exhaust emission limits for total HC and CO from motorcycles are 5.0 grams/kilometre (g/km) and 12.0 g/km, respectively, which are aligned with current U.S. federal rules for pre-2006 motorcycles. Table 3 summarizes the new U.S. on-road motorcycle exhaust emission standards and implementation schedules. These more stringent emission standards will automatically apply to all current classes of on-road motorcycles (i.e. Class IB to III).

Table 3: New on-road motorcycle exhaust emission standards

Implementation Model Year	Motorcycle Class	Engine Displacement (cc's)	HC (g/km)	HC + NO _x (g/km)	CO (g/km)
2006 and later	IB	< 170	1.0	1.4*	12.0
2006 and later	II	170-279	1.0	1.4*	12.0
2006-2009 (Tier 1)	III	280 +	--	1.4	12.0
2010 and later (Tier 2)			--	0.8	12.0

* Companies have the option of meeting a combined HC+NO_x standard for Class I and II motorcycles instead of the HC standard. Companies may use optional emission averaging to demonstrate compliance with HC+NO_x standards. Compliance with optional emission averaging for Class I and Class II motorcycles is demonstrated on the basis of the combined fleet of Class I and Class II motorcycles that are certified to the optional HC+NO_x standard (i.e. certified to Family Emission Limit or "FEL").

The parent Regulations do not establish limits to control evaporative emissions⁶ from on-road motorcycles. Beginning in the 2008 model year, the new U.S. rule requires that fuel tanks and fuel hoses on on-road motorcycles meet permeation emission⁷ standards. These standards limit fuel tank permeation to 1.5 grams per square metre per day (g/m²/day) based on the inside area of the tank, and limit fuel hose permeation to 15 g/m²/day based on the inside area of the hose. These new permeation emission standards for 2008 and later model year motorcycles are automatically incorporated by reference into the parent Regulations.

⁶ "Evaporative emissions" refers to HC emissions that result from the evaporation of fuel

⁷ "Permeation emissions" refers to evaporative emissions that result from the permeation of fuel through the fuel system materials

Tableau 2 : Classes actuelles de cylindrée des motocyclettes routières et durée de vie utile

Classes de motocyclettes	Cylindrée du moteur (cm ³)	Durée de vie utile
I	50 - 169	5 ans ou 12 000 km
II	170 - 279	5 ans ou 18 000 km
III	280 +	5 ans ou 30 000 km

D'après la règle des É.-U., la classe I actuelle (motocyclettes d'une cylindrée de 50 cm³ à 169 cm³) sera rebaptisée « classe IB » et conservera la même durée de vie utile de 5 ans ou 12 000 km. Ce changement de nom est incorporé automatiquement au Règlement original de par la définition de la durée de vie utile. Les durées de vie utile prévues pour les classes II et III ne changeront pas.

Selon le Règlement original, les limites d'émissions de gaz d'échappement, pour les émissions totales de HC et de CO, provenant des motocyclettes sont de 5,0 grammes par kilomètre (g/km) et de 12,0 g/km, respectivement, ce qui est conforme aux règles fédérales actuellement en vigueur aux É.-U. pour les motocyclettes qui datent d'avant 2006. Le tableau 3 résume les nouvelles normes d'émissions des É.-U. concernant les gaz d'échappement des motocyclettes routières, de même que les calendriers de mise en œuvre. Ces normes plus strictes s'appliqueront automatiquement à toutes les classes actuelles de motocyclettes routières (c'est-à-dire de la classe IB à la classe III).

Tableau 3 : Nouvelles normes d'émissions de gaz d'échappement pour les motocyclettes routières

Année-modèle de mise en œuvre	Classe de motocyclette	Cylindrée du moteur (cm ³)	HC (g/km)	HC + NO _x (g/km)	CO (g/km)
À compter de 2006 inclusivement	IB	< 170	1,0	1,4*	12,0
À compter de 2006 inclusivement	II	170-279	1,0	1,4*	12,0
De 2006 à 2009 (« Tier 1 »)	III	280 +	--	1,4	12,0
À compter de 2010 inclusivement (« Tier 2 »)			--	0,8	12,0

* Les entreprises ont le choix de satisfaire à une norme HC+NO_x combinée pour les motocyclettes de classes I et II, plutôt qu'à la norme HC. Les entreprises peuvent recourir à la mise en moyenne facultative des émissions afin de démontrer leur conformité aux normes relatives aux émissions de HC+NO_x. On peut démontrer l'utilisation de la mise en moyenne facultative des émissions pour les motocyclettes de classes I et II en fonction d'un parc combiné de motocyclettes de classes I et II respectant la norme optionnelle HC+NO_x (homologuée selon la norme LEF).

Le Règlement original ne fixe pas de limites pour les émissions de gaz d'évaporation⁶ des motocyclettes routières. La nouvelle règle des É.-U. exige qu'à compter de l'année de modèle 2008, les réservoirs d'essence et les tuyaux d'alimentation en essence des motocyclettes routières devront satisfaire aux normes d'émissions par perméation⁷. Ces dernières limitent la perméation du réservoir d'essence à 1,5 gramme par mètre carré par jour (g/m²/jour) selon la surface intérieure du réservoir, et celle des tuyaux d'alimentation en essence à 15 g/m²/jour selon la surface intérieure du tuyau. Ces nouvelles normes d'émissions qui visent les motocyclettes de l'année de modèle 2008 et des années suivantes sont automatiquement incorporées par renvoi au Règlement original.

⁶ Les « émissions de gaz d'évaporation » désignent les émissions d'hydrocarbures résultant de l'évaporation du carburant

⁷ Les « émissions par perméation » désignent les émissions résultant de la perméation du carburant passant au travers des matières du système de carburant

New test procedures to measure evaporative emissions resulting from permeation losses and changes to test fuel specifications (i.e. lower sulphur content) are automatically incorporated through existing references to U.S. test procedures.

(2) Regulation of low-displacement motorcycles (less than 50 cc's)

For the first time, the U.S. EPA's new emission rules establish emission standards for on-road motorcycles having an engine displacement of less than 50 cc's, beginning with the 2006 model year. In addition, motorcycles that "cannot start from a dead stop using only the engine" will no longer be excluded from having to comply with emission standards for on-road motorcycles.

The amending Regulations change the definition of "motorcycle" to remove the existing exclusions for vehicles that have an engine displacement of less than 50 cc's and vehicles that cannot start from a dead stop using only the engine. This ensures that the scope of on-road motorcycles subject to emission standards continues to be aligned with the U.S. Any motorcycle that cannot exceed a maximum speed of 40 km/hr (25 mph) over a paved level surface will continue to be considered not to be an "on-road vehicle" under the Regulations and will continue to not be subject to the emission standards for on-road motorcycles, which is consistent with U.S. requirements. Generally, any "motorcycle-type" vehicle that is considered not to be an on-road vehicle is deemed to be an "off-road recreational vehicle" and will be subject to its own set of emission standards. The Department is currently developing emission regulations for off-road recreational vehicles.

Consistent with the new U.S. rule, vehicles with a displacement of less than 50 cc's will be considered to be "Class IA" motorcycles with a useful life of 5 years or 6 000 km, whichever comes first.

The amending Regulations include new exhaust, evaporative and crankcase emission standards for Class IA motorcycles, consistent with the new U.S. federal rules for 2006 and later model year motorcycles. The new exhaust emission limits for total HC and CO are 1.0 g/km and 12.0 g/km, respectively. Also consistent with the U.S. rule, companies have the option to demonstrate compliance with an HC+NO_x exhaust emission limit of 1.4 g/km in lieu of the HC limit. The evaporative standard is the same as that being applied to Classes IB to III motorcycles beginning in the 2008 model year (i.e. permeation emission limits of 1.5 g/m²/day for fuel tanks and 15 g/m²/day for fuel system hoses). As well, the existing prohibition on the release of crankcase emissions is extended to apply to Class IA motorcycles.

The U.S. final rule sets out provisions that, under certain limited conditions, on-road Class IA motorcycles can be equipped with less than 50-cc-displacement engines certified for off-road use. These engines would be certified for use in off-road motorcycles, snowmobiles, and all-terrain vehicles, or certified as

De nouvelles méthodes d'essai de contrôle, permettant de mesurer les émissions de gaz d'évaporation attribuables aux pertes par perméation, ainsi que les changements apportés aux spécifications des carburants d'essai (c'est-à-dire la réduction de la teneur en soufre), sont automatiquement incorporées par les renvois existants aux méthodes d'essai de contrôle des É.-U.

(2) Règlement sur les motocyclettes de petite cylindrée de moteur (moins de 50 cm³)

Pour la première fois, les nouvelles règles de l'EPA des É.-U. en matière d'émissions fixeront des normes axées sur les motocyclettes routières dont la cylindrée du moteur est inférieure à 50 cm³ à compter de l'année de modèle 2006. De plus, les motocyclettes ne pouvant pas « démarrer à partir du point mort à l'aide du moteur seulement » devront dorénavant satisfaire aux normes d'émissions applicables aux motocyclettes routières.

Le Règlement modificatif modifie la définition d'une « motocyclette », afin d'enlever les exclusions applicables aux véhicules dont la cylindrée du moteur est inférieure à 50 cm³ et aux véhicules qui ne peuvent pas démarrer à partir du point mort à l'aide du moteur seulement. Cette mesure garantira que l'éventail des motocyclettes routières soumises aux normes d'émissions continuera d'être harmonisé avec les normes des É.-U. Toute motocyclette incapable de dépasser une vitesse maximale de 40 km/h (25 milles à l'heure) sur une surface pavée et de niveau ne sera toujours pas considérée comme un « véhicule routier » aux termes du Règlement, ni assujettie aux normes d'émissions concernant les motocyclettes routières, ce qui est compatible avec les exigences des É.-U. En général, n'importe quel véhicule de type « motocyclette » qui n'est pas considéré comme un véhicule routier doit faire partie de la catégorie des « véhicules récréatifs hors route » et être assujetti à sa propre série de normes d'émissions. Le ministère met actuellement au point des dispositions réglementaires axées sur les émissions des véhicules récréatifs hors route.

Conformément à la nouvelle règle des É.-U., les véhicules dont le moteur est d'une cylindrée de moins de 50 cm³ seront considérés comme des motocyclettes de la « classe IA » et ayant une durée de vie utile de 5 ans ou de 6 000 km, selon la première occurrence.

Le Règlement modificatif comprend de nouvelles normes concernant les émissions de gaz d'échappement, de gaz d'évaporation et du carter pour les motocyclettes de la classe IA, ce qui s'accorde avec les nouvelles règles fédérales des É.-U. qui visent les motocyclettes de l'année de modèle 2006 et des années suivantes. Les nouvelles limites d'émissions de gaz d'échappement pour les émissions totales de HC et de CO sont de 1,0 g/km et de 12,0 g/km, respectivement. Toujours en accord avec la règle des É.-U., les entreprises auront le choix de démontrer qu'elles se conforment à une limite d'émissions HC+NO_x de 1,4 g/km, plutôt qu'à la limite fixée pour les HC. La norme proposée pour les gaz d'évaporation est la même que celle qui s'appliquera aux motocyclettes des classes IB à III à compter de l'année de modèle 2008 (des limites d'émissions par perméation de 1,5 g/m²/jour pour les réservoirs d'essence et de 15 g/m²/jour pour les tuyaux d'alimentation en essence). L'interdiction actuelle concernant les émissions du carter s'étendra aux motocyclettes de la classe IA.

La règle finale des É.-U. comporte des dispositions prévoyant que, dans certaines conditions restreintes, les motocyclettes routières de classe IA peuvent être munies d'un moteur d'une cylindrée inférieure à 50 cm³, homologué pour une utilisation hors route. Ces moteurs seraient homologués pour être utilisés dans

off-road small spark-ignition engines at or below 19 kilowatts for use in lawn mowers, snow blowers, chainsaws, etc. The amendments make allowances for a similar approach in Canada.

Also consistent with U.S. rules, the amending Regulations introduce new exhaust emission test procedures for Class IA motorcycles (incorporated by reference). The new test procedure specifies that a modified version of the existing Class I driving cycle be applied to Class IA motorcycles having a top speed of less than 58.7 km/hr (36.5 mph). The new test procedure is modified by adjusting each speed point of the driving cycle by the ratio of the top speed of the motorcycle to 58.7 km/hr (36.5 mph), which is the top speed of the existing Class I drive cycle. The “vehicle top speed” is the highest sustainable speed on a flat paved surface with a rider weighing 80 kg (176 lbs). The modified cycle is intended to ensure that these motorcycles are tested within their operational limits. Any Class IA motorcycle with a top speed at or greater than 58.7 km/hr (36.5 mph) is required to be tested using the existing and unmodified Class I driving cycle.

The vast majority of motorcycles imported into Canada are sold concurrently in the U.S. and are certified as compliant with U.S. EPA emission standards. Nonetheless, Environment Canada recognizes that the timing to adjust to the new requirements can be a challenge, particularly for small importers of low-displacement motorcycles. Accordingly, in order to provide companies with sufficient lead time, it is required that motorcycles with an engine displacement of less than 50 cc’s, that are manufactured on or after December 1, 2006, comply with the new emission standards.

(3) *Optional corporate emissions averaging*

The new U.S. rule introduces the option for companies to meet certain emission standards (i.e. exhaust HC+NO_x and fuel tank permeation) on a corporate fleet average basis. Companies can opt to certify some motorcycles at specified emission levels (FELs) above the prescribed emission standard and certify other motorcycles to FELs below the standard, provided that the calculated sales-weighted average emissions level of such motorcycles in a company’s new motorcycle fleet of a given model year does not exceed the applicable emission standard. The formula used for calculating a company’s average HC+NO_x exhaust emission level for a given model year is:

Average Emission Level =

$$\left[\sum_i (FEL)_i \cdot (UL)_i \cdot (\text{Production})_i \right] / \left[\sum_i (\text{Production})_i \cdot (UL)_i \right]$$

where,

FEL_i = the family emission limit applicable to the engine family;

UL_i = the useful life of the engine family; and

Production_i = the number of vehicles in the engine family.

des motocyclettes hors route, des motoneiges et des véhicules tout-terrain, ou homologués à titre de petits moteurs hors route à allumage commandé d’une puissance de 19 kilowatts ou moins utilisés dans les tondeuses à gazon, les souffleuses à neige, les tronçonneuses, etc. Les modifications prévoient l’adoption d’une approche similaire au Canada.

Toujours en accord avec les règles des É.-U., le Règlement modificatif introduit de nouvelles méthodes d’essai de contrôle des émissions de gaz d’échappement pour les motocyclettes de la classe IA (méthode incorporée par renvoi). La nouvelle méthode d’essai de contrôle précise qu’une version modifiée du cycle actuel de conduite prévu pour la classe I doit être appliquée aux motocyclettes de la classe IA ayant une vitesse maximale de moins de 58,7 km/h (36,5 milles à l’heure). La nouvelle méthode d’essai de contrôle est modifiée en rajustant chaque point de vitesse du cycle de conduite en fonction du rapport entre la vitesse maximale de la motocyclette et la vitesse soutenable maximale du cycle de conduite existant pour les motocyclettes de la classe I, soit 58,7 km/h (36,5 milles à l’heure). La « vitesse maximale du véhicule » est la vitesse la plus élevée que maintient un motocycliste pesant 80 kg (176 lb) sur une surface pavée et de niveau. L’objectif du cycle modifié est d’assurer que ces motocyclettes soient contrôlées à l’intérieur de leurs limites opérationnelles. Toute motocyclette de la classe IA dont la vitesse maximale est de 58,7 km/h (36,5 milles à l’heure) ou plus doit être contrôlée selon le cycle de conduite existant et non modifié de la classe I.

La grande majorité des motocyclettes importées au Canada sont aussi vendues aux É.-U. et homologuées comme étant conformes aux normes d’émissions de l’EPA des É.-U. Environment Canada reconnaît toutefois que le temps nécessaire pour s’adapter aux nouvelles exigences peut poser des difficultés, surtout pour les petits importateurs de motocyclettes de faible cylindrée. Par conséquent, afin d’accorder aux entreprises un délai suffisant, seulement les motocyclettes d’une cylindrée inférieure à 50 cm³ construites à partir du 1^{er} décembre 2006 doivent être conformes aux nouvelles normes d’émissions.

(3) *Possibilité de satisfaire à la norme moyenne pour le parc d’une entreprise*

La nouvelle règle des É.-U. offre aux entreprises la possibilité de satisfaire à certaines normes d’émissions (par exemple, HC+NO_x pour les gaz d’échappement et perméation des réservoirs d’essence) qui s’appliquent aux émissions moyennes d’un parc d’entreprise. Les entreprises peuvent choisir d’homologuer certaines motocyclettes selon des niveaux d’émissions précisés (LEF) supérieurs à la norme d’émissions prescrite et d’homologuer d’autres motocyclettes selon une LEF inférieure à la norme, pourvu que le niveau d’émissions calculé selon la moyenne pondérée des ventes du parc de nouvelles motocyclettes d’une année de modèle donnée appartenant à l’entreprise ne dépasse pas la norme applicable. La formule utilisée pour calculer le niveau moyen d’émissions HC+NO_x du parc d’une entreprise pour une année de modèle donnée est la suivante :

Niveau moyen d’émission =

$$\left[\sum_i (LEF)_i \cdot (DV)_i \cdot (\text{Production})_i \right] / \left[\sum_i (\text{Production})_i \cdot (DV)_i \right]$$

où :

LEF_i = la limite d’émissions par famille pertinente à la famille de moteurs;

DV_i = la durée de vie utile de la famille de moteurs;

Production_i = le nombre de véhicules dans la famille de moteurs.

A company may use emissions averaging as the basis for demonstrating compliance with the Tier 1 and Tier 2 “HC+NO_x” exhaust emission standards for Class III motorcycles, with a maximum allowable FEL of 5.0 g/km for the 2006-2009 model years and 2.5 g/km for 2010 and beyond. Companies that certify Class I and Class II motorcycles to the optional HC+NO_x emission standard can establish a separate averaging program for those classes with a maximum allowable FEL of 5.0 g/km for the 2006 model year and beyond.

Emission credits⁸ generated by a company’s Class III fleet of a model year may be used to offset a deficit in its Class I and II fleet in the same model year (credits are adjusted to account for different useful life).

Similarly, a company may use emissions averaging as the basis for demonstrating compliance with the permeation emission standards for non-metal fuel tanks for the 2008 and later model year motorcycles. The formula used for calculating a company’s average fuel tank permeation emission level for a given model year is similar to the one for the HC+NO_x exhaust emission level, where:

FEL_i = the family emission limit applicable to the engine family;
UL_i = the useful life of the engine family in years; and

Production_i = the number of vehicles in the engine family multiplied by the average internal surface area of the vehicles’ fuel tanks.

While the U.S. rule includes permeation emissions averaging provisions, it does not specify a maximum allowable FEL and does not explicitly incorporate provisions for the banking or trading of emissions.

The amending Regulations allow companies to meet the applicable 2006 and later model year emission standards in Canada on the basis of Canadian corporate fleet average emissions. While the averaging provisions are based on those of the U.S., there are differences aimed at specifically recognizing U.S.-certified vehicles that are sold concurrently in both countries. A company’s fleet of new motorcycles manufactured or imported for sale in Canada may include motorcycles that are certified to an FEL that is above the applicable emission standard as long as (1) the motorcycles comply with the FEL referred to in the U.S. EPA certificate of conformity and belong to an engine family of which the total number of units sold in Canada does not exceed the total number of units sold in the U.S.; or (2) if a company’s fleet includes motorcycles not meeting these criteria, the company conforms with the applicable emission standards on the basis of the average emissions of all its motorcycles that are certified to an FEL, or only of those motorcycles that do not meet the specified criteria.

⁸ Emission credits are generated when a company’s fleet average emissions value in a model year is lower than the prescribed standard for the class; an emission deficit is incurred when a company’s fleet average emissions value in a model year exceeds the prescribed standard for the class

Une entreprise peut utiliser la moyenne des émissions pour démontrer la conformité des motocyclettes de classe III aux normes d’émissions combinées HC+NO_x « Tier 1 » et « Tier 2 », fondée sur une LEF maximale acceptable de 5,0 g/km pour les années de modèles 2006 à 2009 et de 2,5 g/km à compter de l’année de modèle 2010. Les entreprises qui homologuent des motocyclettes de classe I et de classe II selon la norme d’émissions combinée optionnelle HC+NO_x peuvent établir un programme distinct de mise en moyenne des émissions pour ces classes, en prenant pour base une LEF acceptable maximale de 5,0 g/km à compter de l’année de modèle 2006.

Les points relatifs⁸ aux émissions générés par le parc de motocyclettes de classe III d’une entreprise peuvent servir à compenser le déficit relatif aux émissions du parc de motocyclettes de classes I et II de la même année de modèle (les points sont rajustés en vue de tenir compte des durées de vie utile différentes).

Parallèlement, une entreprise peut recourir à la mise en moyenne des émissions comme base pour montrer qu’elle satisfait à la norme d’émissions par perméation qui vise les réservoirs d’essence non métalliques des motocyclettes de l’année de modèle 2008 et des années suivantes. La formule utilisée pour calculer le niveau moyen des émissions par perméation des réservoirs d’essence pour une année de modèle donnée est similaire à celle qui s’applique au niveau d’émissions HC+NO_x où :

LEF_i = la limite d’émissions par famille qui s’applique à la famille de moteurs;

DV_i = la durée de vie utile de la famille de moteurs, exprimée en années;

Production_i = le nombre de véhicules dans la famille de moteurs, multiplié par la surface interne moyenne des réservoirs d’essence des véhicules.

Bien que la règle des É.-U. comprenne des dispositions relatives à la mise en moyenne des émissions par perméation, elle ne précise pas de LEF admissible maximale et n’incorpore pas expressément de dispositions pour accumuler ou échanger des crédits relatifs aux émissions.

Le Règlement modificatif permet aux entreprises de satisfaire aux normes d’émissions applicables à l’année de modèle 2006 et aux années suivantes au Canada, en prenant pour base les émissions moyennes d’un parc d’entreprise canadien. Tandis que les dispositions de mise en moyenne s’inspirent de celles des É.-U., il y a tout de même des différences qui visent à reconnaître expressément les véhicules homologués aux É.-U. qui sont vendus des deux côtés de la frontière. Le parc de motocyclettes neuves construites ou importées en vue de leur vente au Canada que possède une entreprise peut inclure des motocyclettes qui sont homologuées en fonction d’une LEF supérieure à la norme d’émissions applicable, dans la mesure où : (1) les motocyclettes sont conformes à la LEF mentionnée dans le certificat de conformité de l’EPA des É.-U. et appartiennent à une famille de moteurs dont le nombre total d’unités vendues au Canada n’excède pas le nombre total d’unités vendues aux États É.-U.; ou (2) si le parc d’une entreprise comprend des motocyclettes qui ne satisfont pas à ces critères, l’entreprise se conforme aux normes d’émissions applicables en prenant pour base les émissions moyennes de toutes ses motocyclettes homologuées en fonction d’une LEF, ou uniquement celles qui ne satisfont pas aux critères précisés.

⁸ Les crédits relatifs aux émissions sont générés lorsque la valeur des émissions moyennes du parc d’une entreprise pour une année-modèle donnée est inférieure à la norme prescrite pour la classe; un déficit relatif aux émissions se produit lorsque la valeur des émissions moyennes du parc d’une entreprise pour une année-modèle donnée est supérieure à la norme prescrite pour la classe

The amending Regulations require that companies manufacturing or importing motorcycles for sale in Canada submit an end-of-model-year report to Environment Canada. In any model year where a company's fleet of new motorcycles includes motorcycles certified to an FEL that exceeds the applicable emission standard, the company's report must contain specific information related to their fleet average emission values for the model year. The reporting requirements will allow the Department to monitor the fleet average emission performance of companies.

(4) Flexibility for small-volume manufacturers

The U.S. rules provide new compliance flexibilities for "small-volume manufacturers,"⁹ which are manufacturers and importers with fewer than 500 employees worldwide and fewer than 3,000 U.S. motorcycle sales per year. Small-volume manufacturers are required to comply with the Tier 1 standards for Class III motorcycles beginning in the 2008 model year, two years later than for larger companies. In addition, small-volume manufacturers are not required to comply with the Tier 2 standards for Class III motorcycles¹⁰. The types of classic and custom motorcycles typically built by small-volume manufacturers tend to make the addition of new technologies a uniquely resource-intensive prospect. The Tier 2 standards are not being applied by the U.S. to small-volume manufacturers at this time, as they represent a significant technological challenge and are potentially infeasible for these small manufacturers. The U.S. EPA is also delaying the implementation date for evaporative standards for all classes of motorcycles from small-volume manufacturers to 2010. The general intent of the U.S. special provisions for small-volume manufacturers was stated by the U.S. EPA as "to reduce the burden while ensuring the vast majority of the program is implemented to ensure timely emission reductions."

Under the parent Regulations, motorcycles sold in the U.S. under small-volume manufacturer provisions would be eligible for sale in Canada through the acceptance of the U.S. EPA certificate of conformity as evidence of conformity with Canada's corresponding emission standards. Given the established policy of alignment, Environment Canada also intends that Class III motorcycles manufactured in, or imported into, Canada by a company dealing in small volumes of motorcycles that are not covered by U.S. certification be subject to emission standards equivalent to those of the U.S. Accordingly, similar provisions have been included in the amending Regulations, but with the associated limit on annual sales volume reduced to a maximum of 200 motorcycles to reflect the proportional size of the Canadian market (i.e. about 8 percent).

⁹ This would also include importers of motorcycles

¹⁰ The U.S. EPA indicated its intent to participate in a review planned by California in 2006 to evaluate progress in meeting the Tier 2 standards, which may include a re-evaluation of whether the Tier 2 standards should be applied to small-volume manufacturers in the future

Le Règlement modificatif exige que les entreprises qui construisent des motocyclettes ou en importent en vue de leur vente au Canada soumettent à Environnement Canada un rapport de fin d'année de modèle. Pour toute année de modèle où le parc de nouvelles motocyclettes d'une entreprise comprend des motocyclettes homologuées selon une LEF qui excède la norme d'émissions applicable, le rapport soumis par l'entreprise doit contenir des renseignements précis sur les valeurs d'émissions moyennes de son parc pour l'année de modèle en question. L'obligation de produire un rapport permettra au ministère de surveiller le rendement des entreprises concernant les émissions moyennes de leur parc.

(4) Mesures d'assouplissement pour les constructeurs à faible volume

Les règles des É.-U. prévoient de nouvelles mesures d'assouplissement en matière de conformité qui visent les « constructeurs à faible volume »⁹, c'est-à-dire les constructeurs et les importateurs comptant moins de 500 employés à l'échelle mondiale et vendant moins de 3 000 motocyclettes aux É.-U. par année. Les constructeurs à faible volume sont tenus de respecter les normes « Tier 1 » pour les motocyclettes de classe III à compter de l'année de modèle 2008, soit deux ans plus tard que les entreprises de plus grande envergure. En outre, les constructeurs à faible volume ne sont pas tenus de respecter les normes « Tier 2 » qui visent les motocyclettes de classe III¹⁰. Les types de motocyclettes classiques et faites sur mesure que fabriquent habituellement les constructeurs à faible volume ont tendance à incorporer de nouvelles technologies exigeantes en termes de ressources. À ce stade-ci, les É.-U. n'appliquent pas les normes « Tier 2 » aux constructeurs à faible volume, car ces dernières représentent un défi technologique de taille et peuvent s'avérer impossibles à appliquer pour ces constructeurs. L'EPA des É.-U. a aussi retardé l'application des normes pour les émissions de gaz d'évaporation pour toutes les catégories de motocyclettes des constructeurs à faible volume jusqu'à l'année de modèle 2010. L'EPA des É.-U. a indiqué que l'objectif général des dispositions spéciales des É.-U. concernant les constructeurs à faible volume est le suivant : « alléger le fardeau tout en veillant à ce que la majeure partie du programme soit mise en œuvre afin de réduire les émissions en temps opportun ».

Selon le Règlement original, les motocyclettes vendues aux É.-U. dans le cadre des dispositions relatives aux constructeurs à faible volume pourraient être vendues au Canada si le certificat de conformité de l'EPA est accepté en tant que preuve de conformité aux normes d'émissions correspondantes du Canada. Compte tenu de la politique établie d'harmonisation, Environnement Canada prévoit aussi que les motocyclettes de classe III qui sont construites ou importées au Canada par une entreprise à faible volume de motocyclettes non visées par l'homologation des É.-U. soient assujetties à des normes d'émissions équivalant à celles des É.-U. Des dispositions analogues ont donc été incluses dans le Règlement modificatif, mais la limite connexe qui est imposée au volume annuel des ventes est réduite à un nombre maximal de 200 motocyclettes afin de refléter la taille proportionnelle du marché canadien (c'est-à-dire, environ huit pour cent).

⁹ Cela comprendrait également les importateurs de motocyclettes

¹⁰ L'USEPA a fait part de son intention de participer à l'examen que la Californie prévoit effectuer en 2006 pour évaluer les progrès réalisés en vue de satisfaire aux normes « Tier 2 », ce qui pourrait comprendre une réévaluation dans le but de déterminer la pertinence de l'application future des normes « Tier 2 » aux constructeurs à faible volume

Alternatives

Status quo

At the time the parent Regulations were finalized and published (January 2003), Environment Canada was aware that the U.S. EPA had initiated a rule-making process to develop new, more stringent emission standards for on-road motorcycles starting in the 2006 model year. This was acknowledged in the Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS) that accompanied the publication of the parent Regulations. The RIAS further stated that once the new U.S. motorcycle emission standards were finalized, the Department “plans to review the final U.S. rule and take any necessary steps to ensure appropriate alignment with U.S. standards. This could include proposing amendments to the Regulations”.

The parent Regulations enable a company to base its evidence of conformity with the Regulations on the certificate of conformity issued by the U.S. EPA. Given that the majority of motorcycles marketed in Canada fall into this category, the structure of the parent Regulations is not expected to have a major effect on the marketability of motorcycles in Canada. However, if not amended, the parent Regulations would:

- allow motorcycles having an engine displacement of less than 50 cc’s to continue to be unregulated in Canada, while they would be subject to regulations in the U.S. beginning with the 2006 model year; and
- not include certain flexibilities that could, in some cases, result in more restrictive requirements for models of motorcycles that may be sold in Canada but not in the U.S.

The option of retaining the current standards does not take advantage of the opportunity for continued reductions in motorcycle emissions and would not be fully consistent with the policy of aligning Canada’s emission standards with those of the U.S. programs.

Voluntary vs. regulatory approach

On-road vehicles and engines continue to be major contributors to air pollution despite the reductions in vehicle emissions achieved over the last three decades. Many Canadians live in areas where air pollution from vehicle use has adverse impacts on their health. Given the importance of environmental protection and improving air quality, the federal government determined that a regulatory framework is appropriate for controlling emissions from on-road vehicles and engines, through publication of the parent Regulations in January 2003.

The amending Regulations continue to provide the flexibility necessary for manufacturers to operate in a competitive North American market, together with an enforceability that offers a high level of environmental protection for Canadians. The amendments ensure that no single company is allowed to deviate from established standards and put other companies under competitive pressure to do likewise.

Solutions envisagées

Statu quo

Au moment de finaliser le Règlement original et de le publier (janvier 2003), Environnement Canada savait que l’EPA des É.-U. avait lancé un processus d’élaboration de règle en vue de fixer de nouvelles normes d’émissions plus strictes pour les motocyclettes routières à compter de l’année de modèle 2006. Ce fait est reconnu dans le Résumé de l’étude d’impact de la réglementation (RÉIR) qui accompagnait la publication du Règlement original. On pouvait aussi lire dans le RÉIR qu’une fois que les nouvelles normes d’émissions américaines pour les motocyclettes seraient fixées, le ministère prévoyait « examiner la règle définitive des É.-U. et prendre les mesures nécessaires pour assurer une bonne harmonisation avec les normes américaines. Cela pourrait prendre la forme de propositions de modification du Règlement ».

Le Règlement original permet à une entreprise de produire le certificat émis par l’EPA des É.-U. comme preuve de conformité au Règlement. Comme la majorité des motocyclettes mises en marché au Canada entrent dans cette catégorie, la structure du Règlement original ne devrait pas avoir une forte incidence sur la possibilité de commercialiser des motocyclettes au Canada. Toutefois, s’il n’est pas modifié, le Règlement original :

- permettrait aux motocyclettes dotées d’un moteur d’une cylindrée de moins de 50 cm³ de n’être toujours pas réglementées au Canada, tandis qu’elles seraient soumises à la réglementation des É.-U. à compter de l’année de modèle 2006;
- n’inclurait pas certaines mesures d’assouplissement qui, parfois, donneraient lieu à des exigences plus restrictives pour des modèles de motocyclettes pouvant être vendus au Canada mais non aux É.-U.

L’option qui consiste à conserver les normes actuellement en vigueur ne tire pas avantage de l’occasion de continuer de réduire les émissions des motocyclettes et ne serait pas tout à fait conforme avec la politique d’harmonisation des normes d’émissions du Canada avec celles des programmes des É.-U.

Démarche volontaire contre démarche réglementaire

Les véhicules routiers et leurs moteurs continuent de contribuer dans une large mesure à la pollution atmosphérique, et ce, malgré les réductions des émissions de véhicules réalisées depuis les trente dernières années. Bien des Canadiens vivent dans des régions où la pollution atmosphérique imputable à l’utilisation de véhicules a une incidence néfaste sur leur santé. Vu l’importance de la protection de l’environnement et de l’amélioration de la qualité de l’air, le gouvernement fédéral a décidé qu’il convenait de créer un cadre réglementaire pour limiter les émissions attribuables aux véhicules routiers et à leurs moteurs en publiant, en janvier 2003, le Règlement original.

Le Règlement modificatif continue d’assurer la souplesse dont les constructeurs ont besoin pour réaliser leurs activités dans un marché nord-américain concurrentiel, de pair avec le caractère exécutoire qui s’impose pour offrir aux Canadiens un degré élevé de protection environnementale. Les modifications en question garantissent qu’aucune entreprise n’est autorisée à s’écarter des normes fixées et n’exerce sur d’autres entreprises des pressions de nature concurrentielle pour en faire de même.

Regulations with unique Canadian standards

There are strong environmental and economic rationales for Canada to continue to align its emission standards with those of the U.S. The basis for this policy is described in the RIAS supporting the publication of the parent Regulations. Accordingly, the option of adopting standards that are different from U.S. federal emission standards was rejected.

Regulations aligned with U.S. rules

Given the progressive nature of U.S. federal emission standards and the highly integrated nature of the North American vehicle manufacturing industry, there has been broad stakeholder support for the policy of Canada/U.S. alignment of emission standards. This support has been evidenced throughout the consultation processes associated with the development of various regulations addressing on-road and off-road vehicle and engine emissions and fuels. Aligning with U.S. rules allows for comparable emission performance between the two countries and is cost-effective for companies and consumers. The amending Regulations therefore continue to align with the U.S. EPA emission standards, which are generally harmonized with those of the California Air Resources Board¹¹.

The vast majority of motorcycles sold in Canada are vehicles designed for and marketed in the U.S., and Canada represents approximately 8 percent of the Canada/U.S. market. The Department believes that motorcycles designed to meet the U.S. fleet average standard will, when sold concurrently in Canada, yield a similar but not identical result in Canada. Accordingly, a company's fleet average value in Canada, in respect of the motorcycles that it sells concurrently in both countries, will be "anchored" to the U.S. fleet average value and there should be no need for an independent Canadian restriction. The amendments specifically recognize U.S.-certified motorcycles that are sold concurrently in both countries and allow companies to exclude these motorcycles effectively from the optional fleet average standard. The Department believes that the fleet averaging provisions are structured in a manner that will deliver fleet average emissions comparable to the U.S. while minimizing the regulatory burden on companies and allowing companies to market vehicles in Canada independently from the U.S. The approach retained for the motorcycle fleet averaging standards is consistent with the approach for light-duty vehicles under the parent Regulations.

Environment Canada believes that an appropriate regulatory framework is necessary to remove the opportunity for individual companies to systematically sell a significant number of higher-emitting motorcycles in Canada than would be allowed in the U.S. This is important to provide assurance that the long-term environmental performance of the Canadian fleet will be comparable with that of the U.S.

¹¹ With the exception of the new U.S. EPA emission standards for motorcycles with an engine displacement of less than 50 cc's. California did not have emission standards in effect for these motorcycles

Un règlement contenant des normes canadiennes uniques

Il y a de fortes justifications d'ordre environnemental et économique au fait que le Canada continue d'harmoniser ses normes d'émissions avec celles des É.-U. Le fondement de cette politique est décrit dans le RÉIR de la réglementation qui accompagnait la publication du Règlement original. Par conséquent, l'option d'adopter des normes différentes des normes d'émissions fédérales des É.-U. a donc été rejetée.

Un règlement harmonisé avec les règles des États-Unis

Vu le caractère progressif de la mise en œuvre des normes d'émissions fédérales aux É.-U. et la nature hautement intégrée de l'industrie automobile en Amérique du Nord, la politique d'harmonisation des normes d'émissions au Canada et aux É.-U. a reçu un large appui de la part des différentes parties intéressées. Cet appui s'est manifesté au cours des processus de consultation qui ont mené à l'élaboration des différents règlements régissant les émissions de véhicules routiers et hors route et de leurs moteurs, et les carburants. L'harmonisation permet d'obtenir un rendement comparable au point de vue des émissions entre les deux pays et s'avère une initiative rentable à la fois pour les entreprises et pour les consommateurs. Le Règlement modificatif continue donc d'être harmonisé avec les normes d'émissions de l'EPA des É.-U., lesquelles sont généralement harmonisées avec celles de la California Air Resources Board¹¹.

La grande majorité des motocyclettes vendues au Canada sont des véhicules conçus pour les É.-U., où ils seront également commercialisés. Les ventes au Canada représentent environ huit pour cent du marché canado-américain. Le ministère croit que les motocyclettes conçues pour répondre à la norme moyenne du parc d'une entreprise des É.-U., lorsqu'elles sont vendues en même temps au Canada, produiront au Canada un résultat similaire, mais non identique. En conséquence, la valeur des émissions moyennes du parc d'une entreprise au Canada, en ce qui concerne les motocyclettes qu'elle vend dans les deux pays, sera « arrimée » à la valeur moyenne du parc américain et il ne devrait pas être nécessaire d'établir une restriction canadienne distincte. Les modifications reconnaissent précisément les motocyclettes homologuées aux É.-U. qui sont vendues à la fois dans les deux pays et permettent aux entreprises d'exclure d'une manière effective ces motocyclettes de la norme facultative moyenne du parc d'une entreprise. Le ministère croit que les dispositions de mise en moyenne du parc d'une entreprise sont structurées de façon à donner lieu à des émissions moyennes comparables à celles des É.-U., tout en minimisant le fardeau réglementaire imposé aux entreprises et en permettant à ces dernières de mettre en marché des véhicules au Canada indépendamment des É.-U. La démarche adoptée pour la mise en moyenne des normes du parc de motocyclettes cadre avec la démarche que prévoit le Règlement original pour les véhicules légers.

Environnement Canada croit qu'il est nécessaire d'appliquer un cadre réglementaire approprié afin d'éliminer l'occasion qu'ont des entreprises de vendre systématiquement au Canada un nombre élevé de motocyclettes plus polluantes qu'on ne le permettrait aux É.-U. Il est important d'assurer un rendement environnemental à long terme du parc canadien comparable à celui des É.-U.

¹¹ À l'exception des nouvelles normes d'émission de l'USEPA visant les motocyclettes dont la cylindrée du moteur est inférieure à 50 cm³. La Californie ne disposait pas de normes relatives aux émissions pour ces motocyclettes

The amending Regulations contain provisions that act as safeguards towards ensuring a Canadian fleet emission performance comparable to the U.S. For example, any motorcycle that is sold in Canada and the U.S. must meet the same emission standards (i.e. be certified to the same FEL) in Canada as in the U.S. A company cannot exclude motorcycles certified to an FEL above the applicable emission standard from compliance with a fleet average standard if the total number of equivalent vehicles sold in Canada exceeds the total number of such vehicles sold in the U.S. This ensures that a company cannot exclude motorcycles that are certified to higher emission limits from being subject to a fleet average standard in Canada by selling an insignificant number of such vehicles in the U.S. A company must also include all eligible motorcycles in the group that is excluded from the fleet average value. Thus, a company could not choose to exclude only a portion of its motorcycles that are certified to an FEL while allowing others to remain in the portion of their fleet subject to the averaging requirements.

There are reasons for a company to market motorcycles uniquely in Canada and, from time to time, there are motorcycle models sold in Canada but not in the U.S. The amending Regulations contain provisions to ensure that "Canada-unique" motorcycles do not adversely affect the environmental performance of a company's fleet relative to the applicable emission standards.

Environment Canada did not retain provisions for the early banking of emission credits for Class III motorcycles, as permitted by the U.S. EPA. It was believed that the added complexity of such provisions was not warranted. Given the flexibility of the overall approach to the Canada fleet averaging provisions, companies are not expected to be disadvantaged by not being able to generate early emission credits.

The amending Regulations do not include any new requirements based on the U.S. provisions regarding temporary exemptions for reasons of financial hardship or hardship due to unusual circumstances, or for volume-limited compliance exemptions including those for motorcycle kits (maximum one per individual per lifetime of the provisions) and custom motorcycles used solely for display purposes (maximum 24 per company per year). The framework for granting exemptions and the importation of "non-complying" vehicles for the purposes of exhibition, demonstration, evaluation and testing is contained directly in the CEPA, 1999, and these issues are generally addressed on a case-by-case basis.

Regulations aligned with the Worldwide Motorcycle Emission Test Cycle and Standards

Canada is a signatory to the Agreement Concerning the Establishing of Global Technical Regulations for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be Fitted and/or Used on Wheeled Vehicles, under the auspices of the United Nations. A primary objective of this agreement is to establish a global process by which Contracting Parties from all regions of the world can jointly develop global technical regulations regarding the safety, environmental protection, energy efficiency, and anti-theft performance of motor vehicles.

Le Règlement modificatif comporte des dispositions qui agissent comme mécanismes de sauvegarde en vue d'assurer que la performance du parc canadien en termes de réduction d'émissions soit comparable à celui des É.-U. Par exemple, n'importe quelle motocyclette vendue à la fois au Canada et aux É.-U. doit satisfaire aux mêmes normes d'émissions (c'est-à-dire, être homologuée selon la même LEF), au Canada comme aux É.-U. Une entreprise ne peut empêcher des motocyclettes homologuées selon une LEF supérieure à la norme d'émissions applicable d'être conformes à une norme moyenne d'un parc si le nombre total de véhicules équivalents vendus au Canada est supérieur au nombre total des mêmes véhicules vendus aux É.-U. Cette mesure garantit qu'une entreprise ne peut empêcher que des motocyclettes homologuées selon des LEF supérieures soient soumises à une norme moyenne d'un parc au Canada en vendant un nombre peu élevé de ces mêmes véhicules aux É.-U. Une entreprise doit également inclure toutes les motocyclettes admissibles dans le groupe qui est exclu de la valeur moyenne du parc. Ainsi, une entreprise ne pourrait pas décider d'exclure une partie seulement des motocyclettes respectant la norme LEF tout en permettant que d'autres demeurent dans la partie de son parc qui est assujettie aux exigences en matière de mise en moyenne.

Il y a des raisons pour lesquelles une entreprise vend des motocyclettes uniquement au Canada, et il arrive que des modèles de motocyclettes soient parfois vendus au Canada mais pas aux É.-U. Le Règlement modificatif contient des dispositions qui permettent d'assurer que les motocyclettes strictement canadiennes n'ont pas d'effets néfastes sur le rendement environnemental du parc d'une entreprise, par rapport aux normes d'émissions applicables.

Environnement Canada n'a pas de dispositions relatives à l'accumulation anticipée de points relatifs aux émissions pour les motocyclettes de classe III, comme le permet l'EPA des É.-U. On croyait que la complexité supplémentaire qu'ajoutent ces dispositions était injustifiée. Vu la souplesse de l'approche globale quant aux dispositions régissant les émissions moyennes d'un parc canadien, les entreprises ne devraient pas être désavantagées si elles ne sont pas en mesure de générer des points anticipés.

Le Règlement modificatif ne comprend pas de nouvelles exigences fondées sur les dispositions des É.-U. concernant les exemptions temporaires pour difficultés d'ordre financier ou de difficultés liées à des circonstances inhabituelles ou pour des exemptions à volume limité, y compris les motocyclettes prêtes à monter (maximum d'une motocyclette par personne pendant la vie utile des dispositions) et les motocyclettes fabriquées sur mesure utilisées uniquement à des fins d'exposition (maximum de 24 motocyclettes par entreprise par année). Le cadre régissant l'octroi d'exemptions et l'importation de véhicules « non conformes » à des fins d'exposition, de démonstration, d'évaluation et d'essai, figure directement dans la LCPE (1999) et ces questions sont généralement traitées au cas par cas.

Règlement harmonisé avec le Cycle d'essais de contrôle d'émissions harmonisé à l'échelle internationale et normes connexes

Le Canada est signataire de l'« Accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues » sous la direction de l'Organisation des Nations Unies. Un objectif important de cet instrument consiste en la création d'un processus mondial qui permettrait aux parties contractantes de toutes les régions du globe de travailler conjointement à l'élaboration de règlements techniques mondiaux en matière de sécurité, de protection de

In June 2005, the United Nations' World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations approved a new global test cycle for the measurement of motorcycle emissions that better reflects in-use operating conditions. The focus is now shifting to the development of appropriate motorcycle emission limits under the new test cycle, known as the Worldwide Motorcycle Test Cycle (WMTC). Ultimately, the objective is to integrate this new test cycle into the emission regulations of nations around the world, including Canada. In the longer term, this approach will result in both improved emission testing and efficiencies for motorcycle manufacturers, through the harmonization of emission certification test procedures worldwide. Consistent with the commitments under the Agreement and with the expected action of the U.S., Environment Canada intends to propose the acceptance of motorcycles certified to appropriate emission limits on the basis of the WMTC through a future regulatory process. However, at this time, the amending Regulations maintain alignment with U.S. EPA test procedures used in the emission certification of on-road motorcycles.

Benefits and Costs

Benefits

Emission reductions

Continuing to align with U.S. emission standards introduces more stringent emission standards for on-road motorcycles. For example, on a per-vehicle basis, the allowable levels of smog-forming emissions, such as HCs, from new Class I and II motorcycles will be reduced by 80 percent, relative to current regulated limits.

As the new, cleaner motorcycles enter the Canadian market and account for an increasing portion of the in-use fleet, the more stringent emission standards will result in considerable reductions of air pollutants emitted from the in-use fleet of on-road motorcycles. The reductions in emissions of CACs were estimated by Environment Canada.

The emission estimates indicate that the amending Regulations will result in progressively greater annual emission reductions during the 2006 to 2020 period. For 2020, the associated emission reductions in NO_x and VOCs (includes HC exhaust and permeation emissions) relative to the base case are summarized in Table 4.

Table 4: Emission reductions of NO_x and VOCs in 2020

Pollutant	Base Case Emissions in 2020 (kilotonnes)	Emissions in 2020 with new standards (kilotonnes)	Percentage Reduction in 2020 (with new standards vs. Base Case)
NO _x	2.1	0.9	59
VOCs	3.6	2.0	45

l'environnement, d'efficacité énergétique et de rendement des dispositions antivol de véhicules automobiles.

En juin 2005, le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules des Nations Unies a approuvé, pour la mesure des émissions des motocyclettes, un nouveau cycle d'essais mondial qui reflète mieux les conditions de fonctionnement en cours d'utilisation. L'accent est maintenant mis sur l'élaboration de limites d'émissions appropriées pour les motocyclettes, dans le cadre du nouveau cycle d'essais, appelé « Worldwide Motorcycle Test Cycle », ou « WMTC ». L'objectif ultime consiste à intégrer ce nouveau cycle d'essais aux règlements régissant les émissions des pays du monde entier, dont le Canada. À long terme, cette approche permettra d'améliorer à la fois les essais de contrôle d'émissions et les efficacités pour les constructeurs de motocyclettes, grâce à l'harmonisation mondiale des procédures d'homologation relatives aux essais de contrôle d'émissions. Conformément aux engagements pris en vertu de l'Accord et aux mesures que prendront vraisemblablement les É.-U., Environnement Canada entend proposer, dans le cadre d'un processus réglementaire futur, l'acceptation des motocyclettes homologuées selon des limites d'émissions appropriées qui sont fondées sur le WMTC. Cependant, à ce stade-ci, le Règlement modificatif maintient l'harmonisation avec les méthodes d'essai de contrôle de l'EPA des É.-U. qui sont utilisées pour l'homologation des motocyclettes routières concernant les émissions.

Avantages et coûts

Avantages

Réduction des émissions

Le maintien de l'harmonisation avec les normes d'émissions des É.-U. mène à des normes d'émissions plus strictes pour les motocyclettes routières. Par exemple, par véhicule, les niveaux admissibles des émissions génératrices de smog, comme les hydrocarbures provenant des nouvelles motocyclettes des classes I et II, seront réduites de 80 pour cent par rapport aux limites actuellement réglementées.

À mesure que les nouvelles motocyclettes moins polluantes feront leur apparition sur le marché canadien et représenteront une part croissante du parc de motocyclettes en service, les normes d'émissions plus strictes mèneront à de nettes réductions des polluants atmosphériques émis par le parc en service de motocyclettes routières. Environnement Canada a estimé les réductions des émissions des principaux contaminants atmosphériques.

Selon les estimations des émissions, le Règlement modificatif mènera à des réductions annuelles progressivement supérieures des émissions au cours de la période de 2006 à 2020. Pour l'année 2020, les réductions connexes de NO_x et de COV (y compris les émissions d'hydrocarbures dans les gaz d'échappement et par perméation), par rapport au scénario de référence, sont résumées au tableau 4.

Tableau 4 : Réduction des émissions de NO_x et de COV en 2020

Polluants	Émissions du scénario de référence en 2020 (kilotonnes)	Émissions en 2020 avec les nouvelles normes (kilotonnes)	Pourcentage de réduction en 2020 (avec les nouvelles normes contre le scénario de référence)
NO _x	2,1	0,9	59
COV	3,6	2,0	45

On-road motorcycles are contributors to mobile-source air pollution and can produce more smog-forming emissions per kilometre than a car or a light truck. It is estimated that motorcycles currently account for 0.3 percent of on-road source VOC emissions and 0.1 percent of on-road source NO_x emissions. Given the more stringent emission standards that have been put in place for other classes of on-road vehicles, not having tighter regulations for motorcycles would mean that the contribution of on-road motorcycles would increase to 1.8 percent of on-road source VOCs and 0.8 percent of on-road source NO_x by 2020.

It is recognized that the parent Regulations automatically incorporate the new standards for Class IB to III motorcycles and that most motorcycles having an engine displacement of less than 50 cc's would be designed to meet the new requirements as a result of the similar Canada and U.S. markets for motorcycles. Accordingly, the magnitude of the emission-reduction benefits directly attributable to the amending Regulations are expected to be smaller than those presented above. Nonetheless, the amendments provide a framework to ensure that Canada will achieve significant emission reductions from motorcycles and associated reductions in health and environmental impacts.

Health and environmental benefits

The emission reductions described in the previous sections will generate multiple health and environmental benefits. Health benefits can be described in terms of damages or health effects avoided. Table 5 summarizes a selection of health effects and their associated pollutants¹².

Table 5: Selected health effects and their associated air pollutants

Health Effects	Pollutant
Premature mortality	PM
Hospital admissions	PM, VOCs + NO _x
Emergency room visits	PM, VOCs + NO _x
New cases of chronic bronchitis	PM
Respiratory illness in children	PM
Asthma symptom days	PM
Restricted activity days	PM, VOCs + NO _x
Acute respiratory symptoms	PM, VOCs + NO _x

The above list is not exhaustive. The combination of PM, VOCs, NO_x and CO also results in adverse health effects, but the valuation of the benefits from reducing these pollutants in combination is very difficult. There are also direct health benefits from reductions in toxic substances (e.g. benzene, 1,3-butadiene, formaldehyde, acetaldehyde, acrolein).

¹² The selection of health effects is similar to the categories of health effects used by the 1998 Government Working Group on Setting a Sulphur Level for Sulphur in Gasoline and Diesel. The combination of VOCs and NO_x in the table is a proxy for ozone

Les motocyclettes routières contribuent à la pollution atmosphérique attribuable aux sources dites mobiles et peuvent produire, par mille, plus d'émissions génératrices de smog qu'une automobile ou une camionnette. On estime que les motocyclettes sont actuellement la cause de 0,3 pour cent des émissions de COV et de 0,1 pour cent des émissions de NO_x produites par des sources routières. Compte tenu des normes d'émissions plus strictes qui ont été fixées pour d'autres catégories de véhicules routiers, si l'on ne resserrait pas la réglementation relative aux motocyclettes, la contribution des motocyclettes routières passerait à 1,8 pour cent des émissions de COV et à 0,8 pour cent des émissions de NO_x produites par des sources routières d'ici 2020.

Il est reconnu que le Règlement original incorpore automatiquement les nouvelles normes concernant les motocyclettes des classes IB à III et que la plupart des motocyclettes dont la cylindrée du moteur est inférieure à 50 cm³ seraient conçues pour répondre aux nouvelles exigences à cause de la similitude du marché de motocyclettes au Canada et aux É.-U. De ce fait, les avantages, du point de vue de la réduction des émissions, que l'on peut attribuer directement au Règlement modificatif sont censés être inférieurs à ceux qui sont présentés ci-dessus. Quoi qu'il en soit, les modifications créent un cadre qui permet de veiller à ce que le Canada réduise de manière significative les émissions que produisent les motocyclettes et, par la même occasion, les effets sur la santé et l'environnement.

Avantages pour la santé et pour l'environnement

Les réductions d'émissions décrites dans les sections précédentes généreront de multiples avantages du point de vue de la santé et de l'environnement. Les avantages pour la santé peuvent être décrits sous la forme des dommages ou des effets sur la santé qui sont évités. Le tableau 5 résume quelques effets sur la santé et les polluants qui les causent¹².

Tableau 5 : Quelques effets de certains polluants atmosphériques sur la santé

Effets sur la santé	Polluants
Mortalité prématurée	P
Hospitalisations	P, COV + NO _x
Soins d'urgence	P, COV + NO _x
Nouveaux cas de bronchite chronique	P
Maladies respiratoires chez les enfants	P
Jours de crises d'asthme	P
Jours d'activités restreintes	P, COV + NO _x
Symptômes respiratoires aigus	P, COV + NO _x

La liste qui précède n'est pas exhaustive. La combinaison de particules P, de COV, de NO_x et de CO a des effets néfastes sur la santé, mais il est fort difficile d'évaluer les avantages qu'apporterait la réduction combinée de ces polluants. La diminution des niveaux de substances toxiques (par exemple, le benzène, le 1,3-butadiène, le formaldéhyde, l'acétaldéhyde, l'acroléine) a également des effets directs sur la santé.

¹² Le choix des effets pour la santé est semblable aux catégories d'effets utilisées par le Groupe de travail gouvernemental sur le soufre dans l'essence et le carburant diesel dans son rapport de 1998. La combinaison de COV et de NO_x dans le tableau se substitue à l'ozone

The emission reductions associated with the adoption of the tighter standards help reduce the public's exposure to these emissions and smog, especially since motorcycles are typically used during the summer months, when smog-related health problems are more prevalent. The new standards are also expected to help reduce exposure to airborne toxic substances for persons who operate or work with, or who are otherwise active in close proximity to, motorcycles. Finally, the amending Regulations will help address other environmental problems associated with these sources, such as reduced visibility.

Other benefits

In its rule-making documents, the U.S. EPA indicated that the technological improvements associated with meeting the more stringent standards are expected to provide the additional benefits of improving the performance and reliability of motorcycles, and of reducing fuel consumption and associated carbon dioxide emissions linked to climate change.

The minor editorial changes will contribute to improved clarity and consistency between the French and English versions of the parent Regulations and will not have any adverse impact on the regulated community.

Costs

The U.S. EPA estimates that compliance with the new emission standards for 2006 and later model year motorcycles is technologically feasible, although it is recognized that there will be technical challenges in meeting the Tier 2 standards (2010 and later) for Class III motorcycles. The additional costs to manufacturers to meet the more stringent emission standards has been estimated by the U.S. EPA in their regulatory impact analysis for their final rule to control emissions from highway motorcycles. The cost of compliance will vary between individual models of motorcycles and will depend on the type of control technologies used, the manufacturing processes, the size of the manufacturer, and other factors. On average, the cost for Class III motorcycles was estimated to be approximately US\$30 per motorcycle for the 2006–2009 model year standards, with an additional incremental cost of US\$45 for the 2010 model year standards.

As the parent Regulations automatically incorporate tighter standards for Class IB to III, the incremental cost for industry to meet the adopted standards is expected to be very low.

The U.S. EPA projects that the average cost associated with the new standards for motorcycles with an engine displacement of less than 50 cc's would be US\$44 per motorcycle. In Canada, the actual costs are expected to be low, as this sector accounts for a very small percentage of the motorcycle market and the standards are aligned with those of the U.S. In addition, the standards for this class of motorcycles are of similar stringency as other parts of the world where they are much more popular (e.g. Europe and Asia). Therefore, compliant products are expected to be available for importation into Canada.

Les réductions d'émissions qui sont associées à l'adoption des normes plus strictes contribuent à réduire l'exposition du public à ces émissions et au smog, d'autant plus qu'on circule habituellement à motocyclette durant les mois d'été, lorsque les problèmes de santé liés au smog sont plus fréquents. Les nouvelles normes sont également censées aider à réduire l'exposition aux substances toxiques aéroportées pour les personnes qui circulent à motocyclette, ou pour celles qui travaillent sur des motocyclettes ou exercent des activités à proximité de ces dernières. Enfin, le Règlement modificatif aidera à aborder d'autres problèmes environnementaux que l'on associe à ces sources, tels que la réduction de la visibilité.

Autres avantages

Dans les documents concernant l'établissement des règles, l'EPA des É.-U. a indiqué que les améliorations technologiques que l'on associe au fait de satisfaire aux normes plus strictes sont censées avoir pour avantages additionnels d'améliorer le rendement et la fiabilité des motocyclettes et de réduire la consommation d'essence et les émissions de dioxyde de carbone connexes qui sont liées aux changements climatiques.

Les petits changements rédactionnels contribueront à améliorer la clarté et l'uniformité des versions française et anglaise du Règlement original et n'auront pas d'incidence négative sur le milieu réglementé.

Coûts

L'EPA des É.-U. estime qu'il est techniquement faisable de se conformer aux nouvelles normes d'émissions axées sur les motocyclettes de l'année de modèle 2006 et des années suivantes, même s'il est admis que satisfaire aux normes « Tier 2 » (année 2010 et années suivantes) pour les motocyclettes de la classe III posera des défis techniques. L'EPA américaine a estimé les coûts additionnels aux constructeurs pour répondre aux normes d'émissions plus strictes dans son analyse de l'impact de la réglementation concernant sa règle définitive liée à la limitation des émissions attribuables aux motocyclettes routières. Le coût d'observation variera suivant les différents modèles de motocyclette et dépendra du type de techniques de contrôle antipollution utilisées, des procédés de fabrication, de la taille du constructeur et d'autres facteurs. En moyenne, on estime que le coût pour les motocyclettes de la classe III sera d'environ 30 dollars américains par motocyclette pour des normes applicables aux années de modèles 2006 à 2009, avec un coût additionnel de 45 dollars américains pour les normes applicables à l'année de modèle 2010.

Comme le Règlement original incorpore automatiquement des normes plus strictes pour les motocyclettes des classes IB à III, le coût différentiel qu'aura à payer l'industrie pour satisfaire aux normes adoptées sera très faible.

Selon les projections de l'EPA des É.-U., le coût moyen associé aux nouvelles normes pour les motocyclettes d'une cylindrée inférieure à 50 cm³ serait de 44 dollars américains par motocyclette. Au Canada, les coûts réels seraient faibles parce que ce secteur représente un pourcentage fort minime du marché de la motocyclette et que les normes sont harmonisées avec celles des É.-U. En outre, les normes pour cette classe de motocyclettes sont aussi strictes que dans d'autres parties du monde où ce mode de déplacement est nettement plus répandu (par exemple, en Europe et en Asie). Donc, les produits conformes aux normes seraient disponibles en vue d'être importés au Canada.

There will also be some incremental administrative cost to industry, associated with the preparation of reports related to the fleet average emission standards.

Incremental costs to the Government are expected to be of an administrative nature and are mainly associated with the review of fleet average reports by manufacturers. While there will be increased costs associated with monitoring compliance associated with the new requirements for low-displacement motorcycles, incremental costs are not expected to be significant, as compliance will be monitored and enforced consistently with the parent Regulations.

Benefit/Cost

In the support document¹³ for its final rule for motorcycles, the U.S. EPA reported that the cost-effectiveness of the standards for the rule (i.e., US\$2,200/ton) was comparable to the cost per ton values of other recent mobile source rules for on-road vehicles (i.e. ranging from US\$300 to US \$2,600/ton). Furthermore, the U.S. EPA compared the cost-effectiveness of the rule for motorcycles to the average cost of various potential future technologies that were identified to achieve the emission reductions needed to meet National Ambient Air Quality Standards (NAAQS) as part of a regulatory impact analysis for the PM and ozone NAAQS and regional haze rule (i.e. US\$5,000/ton). The U.S. EPA concluded that future emission-control strategies necessary to meet the NAAQS are likely to be more expensive than the rule for motorcycles.

Given the highly integrated nature of the U.S. and Canadian industry for motorcycles and the fact that the incremental costs associated with the provisions of the amending Regulations are low, the Canadian amendments are anticipated to yield similar cost efficiencies.

Competitiveness implications

The Canadian motorcycle industry is dominated by imported products (i.e. 99 percent of new motorcycles sold in Canada are imported), and the vast majority of models are sold concurrently in the U.S. There are a few small companies that assemble a very limited volume of custom motorcycles in Canada with a target market of both Canada and the U.S. Accordingly, their motorcycles are generally certified to meet U.S. emission standards.

Since the amendments further align Canadian emission requirements for motorcycles with those of the U.S., a level playing field for companies in Canada and the U.S. will be maintained, and no long-term competitive changes to the Canadian motorcycle sector as a whole are expected to arise as a direct result of the amendments.

Consultation

The amending Regulations have been developed in a process that builds on a long history of consultation on motor vehicle emissions,

¹³ Final Regulatory Support Document: Control of Emissions from Highway Motorcycles, U.S. EPA, EPA420-R-03-015, December 2003

Il faudra compter aussi sur certains frais administratifs additionnels que l'industrie aura à encourir pour la préparation des rapports liés aux normes d'émissions moyennes du parc de motocyclettes.

Les frais additionnels à payer par le gouvernement sont de nature administrative et sont principalement associés à l'examen des rapports produits par les constructeurs au sujet des émissions moyennes du parc canadien. Même si les coûts liés à l'observation des normes en ce qui a trait aux nouvelles exigences relatives aux motocyclettes de petite cylindrée augmenteront, les coûts additionnels ne devraient pas être élevés, car les mesures d'observation des normes seront surveillées et appliquées d'une manière conforme au Règlement original.

Coûts/avantages

Dans le document d'appui¹³ à la règle final visant les motocyclettes, l'EPA des É.-U. a affirmé que le rapport coût-efficacité des normes comprises dans la règle (par ex., 2 200 \$US/tonne) était comparable aux valeurs du coût par tonne d'autres règles sur les sources mobiles de véhicules routiers, soit de 300 à 2 600 dollars américains la tonne. De plus, l'EPA a comparé le rapport coût-efficacité de la règle visant les motocyclettes au coût moyen de différentes technologies futures éventuelles qui permettraient de réduire les émissions au niveau des normes nationales afférentes à la qualité de l'air ambiant (NNQAA), dans le cadre d'analyses de l'impact de la réglementation pour les particules (PM) et l'ozone, et la règle régionale relative à la brume sèche, soit 5 000 dollars américains la tonne. L'Agence a conclu que les stratégies de lutte contre les émissions futures requises pour respecter les NNQAA seraient probablement plus coûteuses que la règle visant les motocyclettes.

Vu la nature fortement intégrée des industries américaine et canadienne de la motocyclette et le fait que les coûts additionnels associés aux dispositions du Règlement modificatif sont peu élevés, les avantages des modifications canadiennes devraient offrir un ratio coût-efficacité semblable.

Incidences sur la compétitivité

L'industrie canadienne de la motocyclette est dominée par les produits importés (c'est-à-dire que 99 pour cent des motocyclettes neuves vendues au Canada sont importées), et la vaste majorité des modèles sont vendus également aux É.-U. Il existe quelques petites entreprises qui assemblent un nombre très restreint de motocyclettes fabriquées sur mesure au Canada et qui visent à la fois le marché canadien et le marché américain. De ce fait, ces motocyclettes sont généralement homologuées pour répondre aux normes d'émissions des É.-U.

Étant donné que les modifications harmonisent davantage les exigences du Canada en matière d'émissions attribuables aux motocyclettes avec celles qui sont en vigueur aux É.-U., les règles de jeu équitables concernant les entreprises situées des deux côtés de la frontière seront maintenues, et l'on ne s'attend pas à ce qu'il y ait, pour le secteur canadien de la motocyclette dans son ensemble, des changements concurrentiels à long terme qui résulteraient directement des modifications.

Consultations

Le Règlement modificatif est le fruit d'un processus qui tire parti d'une longue suite de consultations sur les émissions des

¹³ Final Regulatory Support Document: Control of Emissions from Highway Motorcycles, U.S. EPA, EPA420-R-03-015, décembre 2003

as outlined in the RIAS for the parent Regulations. Previous examples are the 1995 Canadian Council of Ministers of the Environment Task Force on Cleaner Vehicles and Fuels, the 1998 promulgation of new regulations under the *Motor Vehicle Safety Act*, the passage of CEPA 1999 with its Part 7, Division 5, addressing vehicle and engine emissions, the development of the Federal Agenda on Cleaner Vehicles, Engines and Fuels in 2001, and the promulgation of the parent Regulations.

Consultations during each of these processes revealed a broad consensus that Canada's emission standards for smog-forming pollutants from on-road vehicles and engines should be based on alignment with corresponding U.S. federal programs. Commenters recognize that the highly integrated nature of the North American automotive manufacturing industry, together with the alignment with aggressive U.S. EPA programs to reduce vehicle emissions, allows Canada to achieve significant reduction in smog-forming emissions in a cost-effective manner.

Additional Pre-Canada Gazette consultations

In September 2004, Environment Canada distributed a discussion document on the planned amendments to the parent Regulations, to stakeholders and the provinces and territories through the CEPA National Advisory Committee. The discussion document was also posted on Environment Canada's CEPA Registry website to ensure its wide availability. Comments were received from the governments of Nova Scotia and Ontario and from the MMIC. All commenters supported the proposed approach of maintaining alignment of Canadian emission standards with those of the U.S. EPA. As part of the consultation process, a meeting was held in November 2004 with the MMIC and representatives from member companies to consider and clarify aspects of the proposed amendments.

In addition to the formal consultation process, the Department received subsequent comments from a company that imports motorcycles having an engine displacement of less than 50 cc's. The company expressed concern that the coming into force date of January 1, 2006, which was mentioned in the discussion document, would not provide sufficient time to make the necessary changes to its product lines. Given that the new standards are aligned with those of the U.S. and are of a similar stringency as other parts of the world where these low-displacement motorcycles are much more popular, compliant products are expected to be available for importation into Canada. Nonetheless, in recognizing that the timing to adjust to the new requirements can be a particular challenge for small importers of low-displacement motorcycles, the Department proposed in the *Canada Gazette*, Part I that only those low-displacement motorcycles that are manufactured on or after July 1, 2006, be required to comply with the new emission standards, in order to provide companies with additional lead time.

véhicules automobiles, lesquelles sont décrites dans le RÉIR qui se rapporte au Règlement original. Des exemples précédents sont le Groupe de travail sur les véhicules et les carburants moins polluants (1995) du Conseil canadien des ministres de l'environnement, l'adoption en 1998 de nouvelles dispositions réglementaires prises en vertu de la *Loi sur la sécurité automobile*, l'adoption en 1999 de la LCPE, dont la section 5 de la partie 7 porte sur les émissions des véhicules et des moteurs, l'élaboration du Programme fédéral pour des véhicules, des moteurs et des carburants moins polluants en 2001, de même que la promulgation du Règlement original.

Les consultations menées au cours de chacun de ces processus ont fait ressortir un vaste consensus : les normes d'émissions du Canada concernant les polluants générateurs de smog attribuables aux véhicules routiers et à leurs moteurs devraient être fondées sur une harmonisation avec les programmes fédéraux correspondants des É.-U. Les commentateurs reconnaissent que l'industrie hautement intégrée de la fabrication d'automobiles en Amérique du Nord, de même que l'harmonisation avec les programmes rigoureux qu'applique l'EPA des É.-U. en vue de réduire les émissions des véhicules, permettent au Canada de réaliser de façon rentable une réduction notable des émissions génératrices de smog.

Consultations additionnelles précédant la publication dans la Gazette du Canada

En septembre 2004, Environnement Canada a distribué aux parties intéressées ainsi qu'aux provinces et aux territoires, par l'entremise du Comité consultatif national de la LCPE (1999), un document de travail portant sur les modifications prévues au Règlement original. Ce document a également été affiché sur le site Internet du registre de la LCPE (1999) d'Environnement Canada afin d'en assurer une large diffusion. Le ministère a reçu des commentaires des gouvernements de la Nouvelle-Écosse et de l'Ontario, ainsi que du Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur (CIMC). Tous les commentateurs ont exprimé leur appui à l'égard de la proposition de maintenir l'harmonisation des normes d'émissions canadiennes avec celles de l'EPA des É.-U. Dans le cadre du processus de consultation, une réunion a été tenue en novembre 2004 avec le CIMC et des représentants des entreprises membres dans le but d'examiner et de clarifier certains aspects des modifications proposées.

Outre le processus de consultation officiel, le ministère a reçu des commentaires ultérieurs d'une entreprise qui importe des motocyclettes dont la cylindrée du moteur est inférieure à 50 cm³. Cette entreprise a fait savoir que la date d'entrée en vigueur du 1^{er} janvier 2006, qui est mentionnée dans le document de travail, ne lui donnerait pas assez de temps pour apporter les changements nécessaires à ses lignes de produits. Étant donné que les nouvelles normes sont harmonisées avec celles des É.-U. et qu'elles sont aussi strictes que dans d'autres parties du monde où ces motocyclettes à faible cylindrée sont nettement plus répandues, on s'attend à ce qu'il soit possible d'importer au Canada des produits conformes. Cependant, comme le délai nécessaire pour s'ajuster aux nouvelles exigences peut causer des difficultés particulières aux petits importateurs de motocyclettes de faible cylindrée, le ministère a proposé, dans la *Gazette du Canada* Partie I, que seules les motocyclettes de faible cylindrée construites après le 1^{er} juillet 2006 inclusivement soient tenues d'être conformes aux nouvelles normes d'émissions de manière à ce que les entreprises bénéficient d'un délai d'exécution additionnel.

Consultations following pre-publication in the *Canada Gazette*, Part I

Pre-publication of the proposed *Regulations Amending the On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* in the *Canada Gazette*, Part I, on November 5, 2005, initiated a 60-day public consultation period where stakeholders were invited to submit their views on the proposed Regulations. The Department received comments from 5 interested parties. Once again, the comments indicated broad support among stakeholders for the policy of aligning Canada's emission standards with those of the U.S.

The Association of International Automobile Manufacturers of Canada (AIAMC), the Canadian Vehicle Manufacturers' Association (CVMA) and the MMIC expressed concerns that one of the proposed editorial changes may be interpreted to impose new requirements having the potential to impact the time and manner of compliance for the industry. The AIAMC, CVMA and MMIC indicated that the proposed amendment to subsection 36(2) may override subsection 153(2) of CEPA 1999, which provides companies with some flexibility to accommodate vehicles in various stages of the manufacturing process. The new subsection 36(2) was proposed to clarify that, in the case of a vehicle or engine that is not covered by a U.S. EPA certificate and sold concurrently in Canada and the U.S. as per section 35 (i.e. Canada-unique vehicle), companies were required to obtain and produce evidence of conformity in a form and manner that is satisfactory to the Minister before affixing a national emissions mark to the vehicle or engine, or importing the vehicle or engine. The proposed amendment did not impose new requirements on companies, but, rather, clarified existing requirements when read in conjunction with paragraph 153(1)(b) of CEPA 1999. Nonetheless, the wording of section 36 has been modified and a new section 36.1 has been added to the Regulations to provide greater certainty that subsection 153(2) of CEPA 1999 also applies in the case of the evidence of conformity.

Dow Chemical Canada Inc. expressed concerns with the level of analysis performed in the RIAS. While supporting the proposed amendment in principle, the company indicated that the assessment of costs and benefits should be based on a greater level of facts and analysis than was provided in the RIAS. Canada's regulatory policy recognizes that the extent of cost and benefit analyses can vary and should be proportional to the significance and impact of the Regulations. In view of the highly integrated nature of the North American vehicle manufacturing industry and the fact that the amendments continue to be aligned with those of the U.S., the impact of the amending Regulations is considered to be minimal. Accordingly, the Department believes that a qualitative assessment of costs and benefits is sufficient to conclude that the health and environmental benefit of reducing motorcycle emissions will exceed the costs of meeting the Canadian Regulations. While the analysis only considers those impacts associated with the Canadian amendments, the RIAS has been supplemented with quantitative information on the cost per ton for meeting the U.S. final rule for motorcycles, in order to provide more context on the cost-benefit impacts of the amending Regulations.

Consultations suivant la prépublication dans la *Gazette du Canada* Partie I

Suite à la prépublication du projet de *Règlement modifiant le règlement sur les émissions des véhicules et moteurs routiers* dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 5 novembre 2005, une période de consultation publique de 60 jours s'est ouverte. Les intervenants étaient invités à présenter leur point de vue sur le projet de règlement. Le ministère a reçu des commentaires de la part de 5 parties intéressées. Encore une fois, les commentaires ont montré un appui général de la part des intervenants, à l'égard de la politique permettant d'harmoniser les normes d'émissions canadiennes à celles des É.-U.

L'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada (AFIAC), l'Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV) et le CIMC étaient préoccupés par le fait qu'un des changements rédactionnels proposés pourrait être interprété d'une manière visant à imposer de nouvelles exigences qui pourraient avoir des répercussions sur la date à laquelle l'industrie devra se conformer au règlement et la manière de s'y conformer. Ces organismes ont indiqué que la modification proposée au paragraphe 36(2) pourrait annuler l'effet du paragraphe 153(2) de la LCPE (1999) qui propose aux entreprises une certaine souplesse pour adapter les véhicules à différentes étapes du processus de fabrication. Le nouveau paragraphe 36(2) proposé clarifie que, dans le cas d'un véhicule ou d'un moteur ne disposant pas d'un certificat de l'EPA des É.-U. et vendu au Canada et aux É.-U., conformément à l'article 35 (par ex., un véhicule strictement canadien), les entreprises doivent obtenir un certificat de conformité et prouver sa conformité d'une manière et dans un format acceptable pour le ministère, avant d'apposer une marque nationale aux véhicules ou aux moteurs, ou d'importer des véhicules ou des moteurs. La modification proposée n'impose pas de nouvelles conditions aux entreprises. Elle clarifie plutôt les conditions existantes lorsqu'elles sont lues en conjonction avec l'alinéa 153(1)(b) de la LCPE (1999). Malgré tout, le texte de l'article 36 a été modifié. On a ajouté un nouvel article 36.1 au règlement, afin de s'assurer que le paragraphe 153(2) de la LCPE (1999) s'applique aussi dans le cas de la justification de la conformité.

L'entreprise Dow Chemical Canada Inc. a indiqué être préoccupée par le niveau d'analyse effectué dans le RÉIR. Même si elle appuie, en général, les modifications proposées, l'entreprise a déclaré que l'évaluation des coûts et des avantages devrait se fonder sur un nombre supérieur de faits et d'analyses que ceux proposés dans le RÉIR. Au Canada, la politique de réglementation reconnaît que la portée des analyses des coûts et des avantages peut varier, et qu'elle doit être proportionnelle à l'importance et à l'impact du règlement. En raison de la nature hautement intégrée de l'industrie automobile en Amérique du Nord et du fait que les modifications continuent d'être harmonisées avec les normes américaines, l'impact du Règlement modificatif devrait être minime. C'est pourquoi le ministère croit qu'une évaluation qualitative des coûts et des avantages suffira pour conclure que les avantages liés à la réduction des émissions des motocyclettes pour l'environnement et la santé dépasseront les coûts liés au respect du règlement canadien. Même si l'analyse ne tient compte que des impacts liés aux modifications canadiennes, on a ajouté au RÉIR de l'information quantitative sur le coût par tonne pour respecter la règle finale américaine visant les motocyclettes, afin d'offrir un contexte à l'impact coûts-avantage du Règlement modificatif.

Minor changes of a technical and editorial nature were also made to ensure alignment with provisions of the U.S. rules, and to provide greater clarity in the amending Regulations, including:

Based on an inquiry from a company that imports various classes of motorcycles in Canada, it was discovered that the wording of section 32.5 differed from the requirement of the U.S. EPA. Accordingly, the wording of section 32.5 was modified to better align the regulated procedures for the calculation of credits/deficits with those of the U.S. EPA.

Subsequent to the final rule of January 15, 2004, additional flexibilities on evaporative requirements for small-volume manufacturers were added as part of a new final rule issued by the U.S. EPA on July 13, 2005¹⁴. In this more recent final rule, the U.S. EPA is delaying the implementation date for evaporative standards for all classes of motorcycles from small-volume manufacturers to 2010. Subsection 17.1(3) was added to the amending Regulations to ensure a company dealing in small volumes of motorcycles that are not covered by U.S. certification be subject to emission standards equivalent to those of the U.S.

Miscellaneous changes were made to provide greater clarity to certain existing provisions and to ensure consistency between the English and French versions. These modifications are of an editorial nature and do not result in any changes in the application of the amending Regulations.

In addition to other prescribed information, paragraph 44(1)(g) of the parent Regulations specifically required a company to submit, in writing to the Minister, the reasons why the granting of an exemption by the Governor in Council would be in the public interest, and consistent with the objectives of the Act when applying for an exemption from conformity with any standard prescribed under the parent Regulations pursuant to section 156 of the Act. Paragraph 44(1)(g) of the parent Regulations is repealed by the amending Regulations based on recommendation of the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations concerning similar provision in regulations for off-road vehicles and engines, to ensure consistency with the provisions of section 156 of the Act.

Finally, the coming into force date for the provisions affecting motorcycles having an engine displacement of less than 50 cc's has been slightly extended from the date proposed in the *Canada Gazette*, Part I publication (July 1, 2006), to reflect the date of publication of the amending Regulations and the need to provide adequate lead time. The new requirements for motorcycles having an engine displacement of less than 50 cc's will now come into force on December 1, 2006, and will apply to such motorcycles that are manufactured on or after December 1, 2006.

Compliance and Enforcement

Since the amendments are promulgated under CEPA 1999, enforcement officers will, when verifying compliance with the Regulations, apply the Compliance and Enforcement Policy for CEPA 1999. The policy also sets out the range of possible responses to alleged violations: warnings, directions, environmental protection compliance orders, ticketing, ministerial orders,

De légères modifications de nature technique et rédactionnelle ont aussi été apportées pour harmoniser les provisions canadiennes avec la règle de l'EPA des É.-U. et pour clarifier davantage le Règlement modificatif, y compris :

Une requête d'une entreprise qui importe diverses catégories de motocyclette au Canada a permis de déterminer que le texte de l'article 32.5 était différent des provisions de l'EPA. Par conséquent, le texte de l'article 32.5 a été modifié afin d'harmoniser la procédure réglementaire pour le calcul des points/déficits relatifs aux émissions avec celle de l'EPA.

À la suite de la règle finale du 15 janvier 2004, l'EPA des É.-U. a publié une nouvelle règle finale le 13 juillet 2005¹⁴ contenant des mesures d'assouplissement supplémentaires pour les émissions de gaz d'évaporation applicables aux constructeurs à faible volume. Dans cette plus récente règle, l'EPA retarde l'application des normes de gaz d'évaporation de toutes les catégories de motocyclettes pour les constructeurs à faible volume jusqu'à l'année de modèle 2010. Le paragraphe 17.1(3) a été ajouté au Règlement modificatif pour assurer que les motocyclettes d'une entreprise à faible volume qui ne sont pas couvertes par un certificat de l'EPA soient soumises à des normes d'émissions équivalentes.

Diverses modifications ont été apportées pour clarifier davantage certaines dispositions existantes et pour uniformiser les versions anglaise et française. Ces changements sont de nature rédactionnelle et ne changent en rien l'application du Règlement modificatif.

En plus des autres renseignements prévus, l'alinéa 44(1)(g) du Règlement original exigeait qu'une entreprise fournisse par écrit à la ministre les raisons pour lesquelles l'octroi de la dispense par la gouverneur en conseil serait d'intérêt public et conforme aux objets de la Loi lors d'une demande de dispense de se conformer à l'une ou l'autre des normes prévues par le Règlement original et en vertu de l'article 156 de la Loi. L'alinéa 44(1)(g) du Règlement original est abrogé par le Règlement modificatif selon une recommandation du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation relative à une disposition similaire pour la réglementation de véhicules et moteurs hors-route. Ce changement assure l'uniformité avec les dispositions de l'article 156 de la Loi.

Finalement, pour refléter la date de publication du Règlement modificatif et le besoin d'allouer une période d'adaptation adéquate, on a repoussé la date d'entrée en vigueur des dispositions visant les motocyclettes de moins de 50 cm³ proposée dans la *Gazette du Canada* Partie I, qui était le 1^{er} juillet 2006. Les nouvelles dispositions pour les motocyclettes de moins de 50 cm³ entreront en vigueur le 1^{er} décembre 2006. Elles s'appliqueront aux motocyclettes fabriquées dès le 1^{er} décembre 2006.

Respect et exécution

Puisque les modifications seront apportées en vertu de la LCPE (1999), les agents de l'autorité appliqueront, lorsqu'ils vérifieront la conformité avec les règlements, la politique d'observation et d'application mise en œuvre en vertu de la LCPE (1999). La politique décrit aussi toute une gamme de mesures à prendre en cas d'infractions présumées : avertissements, ordres en cas de rejet,

¹⁴ Test Procedures for Testing Highway and Non-road Engines and Omnibus Technical Amendments; Final Rule, U.S. EPA, Federal Register, July 13, 2005 (<http://a257.g.akamaitech.net/7/257/2422/01jan20051800/edocket.access.gpo.gov/2005/05-11534.htm>)

¹⁴ Test Procedures for Testing Highway and Non-road Engines and Omnibus Technical Amendments (July 13, 2005), *Final Rule, U.S. Environmental Protection Agency, Federal Register*, <http://a257.g.akamaitech.net/7/257/2422/01jan20051800/edocket.access.gpo.gov/2005/05-11534.htm>

injunctions, prosecution, and environmental protection alternative measures (which are an alternative to a court trial after the laying of charges for a CEPA 1999 violation). In addition, the policy explains when Environment Canada will resort to civil suits by the Crown for cost recovery.

When, following an inspection or an investigation, an enforcement officer discovers an alleged violation, the officer will choose the appropriate enforcement action based on the following factors:

Nature of the alleged violation: This includes consideration of the damage, the intent of the alleged violator, whether it is a repeat violation, and whether an attempt has been made to conceal information or otherwise subvert the objectives and requirements of the Act.

Effectiveness in achieving the desired result with the alleged violator: The desired result is compliance within the shortest possible time with no further repetition of the violation. Factors to be considered include the violator's history of compliance with the Act, willingness to co-operate with enforcement officers, and evidence of corrective action already taken.

Consistency: Enforcement officers will consider how similar situations have been handled in determining the measures to be taken to enforce the Act.

ordres d'exécution en matière de protection de l'environnement, contraventions, ordres ministériels, injonctions, poursuites pénales et mesures de rechange en matière de protection de l'environnement [lesquelles peuvent remplacer une poursuite pénale, une fois que des accusations ont été portées pour une infraction présumée à la LCPE (1999)]. De plus, la politique explique quand Environnement Canada aura recours à des poursuites civiles intentées par la Couronne pour recouvrer ses frais.

Lorsqu'un agent de l'autorité arrivera à la conclusion qu'il y a eu infraction présumée à la suite d'une inspection ou d'une enquête, l'agent se basera sur les critères suivants pour décider de la mesure à prendre :

La nature de l'infraction présumée : Il convient notamment de déterminer la gravité des dommages, s'il y a eu action délibérée de la part du contrevenant, s'il s'agit d'une récidive et s'il y a eu tentative de dissimuler de l'information ou de contourner, d'une façon ou d'une autre, les objectifs ou exigences de la Loi.

L'efficacité du moyen employé pour obliger le contrevenant à obtempérer : Le but visé est de faire respecter la Loi dans les meilleurs délais tout en empêchant les récidives. On tiendra compte, notamment, du dossier du contrevenant pour l'observation de la Loi, de sa volonté de coopérer avec les agents de l'autorité et de la preuve que des correctifs ont été apportés.

La cohérence dans l'application : Les agents de l'autorité tiendront compte de ce qui a été fait dans des cas semblables pour décider de la mesure à prendre pour appliquer la Loi.

Contacts

Mr. Ed Crupi
Chief
Regulatory Development
Transportation Division
Clean Air Directorate
Environment Canada
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: (819) 994-2230
FAX: (819) 953-7815
E-mail: ed.crupi@ec.gc.ca

Mr. Markes Cormier
A/Senior Economist
Impact Analysis and Instrument Choice Division
Strategic Analysis and Research
Environment Canada
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: (819) 953-5236
FAX: (819) 997-2769
E-mail: markes.cormier@ec.gc.ca

Personnes-ressources

M. Ed Crupi
Chef
Développement réglementaire
Direction des systèmes de transport
Direction générale de l'air pur
Environnement Canada
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : (819) 994-2230
TÉLÉCOPIEUR : (819) 953-7815
Courriel : ed.crupi@ec.gc.ca

M. Markes Cormier
Économiste principal intérimaire
Division de l'analyse des impacts et du choix des instruments
Direction générale des analyses et recherches stratégiques
Environnement Canada
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : (819) 953-5236
TÉLÉCOPIEUR : (819) 997-2769
Courriel : markes.cormier@ec.gc.ca